Артём Драбкин

Я дрался на штурмовике

ОБЕ КНИГИ ОДНИМ ТОМОМ

ПОМНИМ ВСЁ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

К 70-летию Великой Победы! Самое полное издание бестселлеров Артема Драбкина «Я дрался на Ил-2»! ОБЕ КНИГИ ОДНИМ ТОМОМ! Уникальное собрание интервью летчиков-штурмовиков Великой Отечественной. Вся правда об одной из самых опасных воинских профессий.

«Самолеты Ил-2 нужны нашей Красной Армии как хлеб, как воздух» – эти слова И.В. Сталина, прозвучавшие в 1941 году, оставались актуальны до самого конца войны. Наши бойцы величали прославленный штурмовик «летающим танком» и «горбатым» (не только за характерную форму фюзеляжа, но и потому, что «“илы” на своем горбу всю войну вынесли»), а немцы окрестили «Железным Густавом» и «Черной смертью».

Однако, вопреки послевоенным мифам, Ил-2 нельзя считать «непревзойденным» или «неуязвимым» – его броня защищала лишь от пуль и осколков, а летные характеристики были вполне заурядными. Грозным оружием его делали те, кто воевал, умирал и побеждал на «илах», – пилоты и стрелки штурмовых авиаполков ВВС Красной Армии. Их живые голоса, их откровенные рассказы вы услышите в этой книге: что им пришлось увидеть и испытать, каково это – наносить бомбо-штурмовые удары под ураганным зенитным огнем и отражать атаки вражеских истребителей, за что «илы» прозвали «Черной смертью» и какая цена заплачена за Великую Победу.

- Артем Драбкин
  -
  - Хухриков Юрий Михайлович
  - Пургин Николай Иванович
  - Афанасьев Юрий Сергеевич
  - Андреев Иван Иванович
  - Усов Валентин Владимирович
  - Миненков Константин Иванович
  - Анкудинов Павел Ефимович
  - Дубровский Леонид Сергеевич
  - Местер Владимир Моисеевич
  - Аверьянов Валентин Григорьевич
  - Черкашин Григорий Григорьевич
  - Коновалов Иван Иванович
  - Штангеев Николай Иванович
  - Романов Михаил Яковлевич
  - Бегельдинов Талгат Якубекович

- Кацевман Петр Маркович
- Пестеров Евгений Павлович
- Титович Владимир Васильевич[1]
- Яковлев Владимир Осипович
- Булин Евгений Павлович
- Винницкий Михаил Яковлевич
- Чувин Николай Иванович
- Батиевский Алексей Михайлович[2]
- Бучин Борис Владимирович
- Купцов Сергей Андреевич
- Главная ударная сила
- * * * * *

- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17
  - 18
  - 19
  - 20
  - 21
  - 22
  - 23
  - 24
  - 25
  - 26
  - 27
  - 28
  - 29
  - 30
  - 31

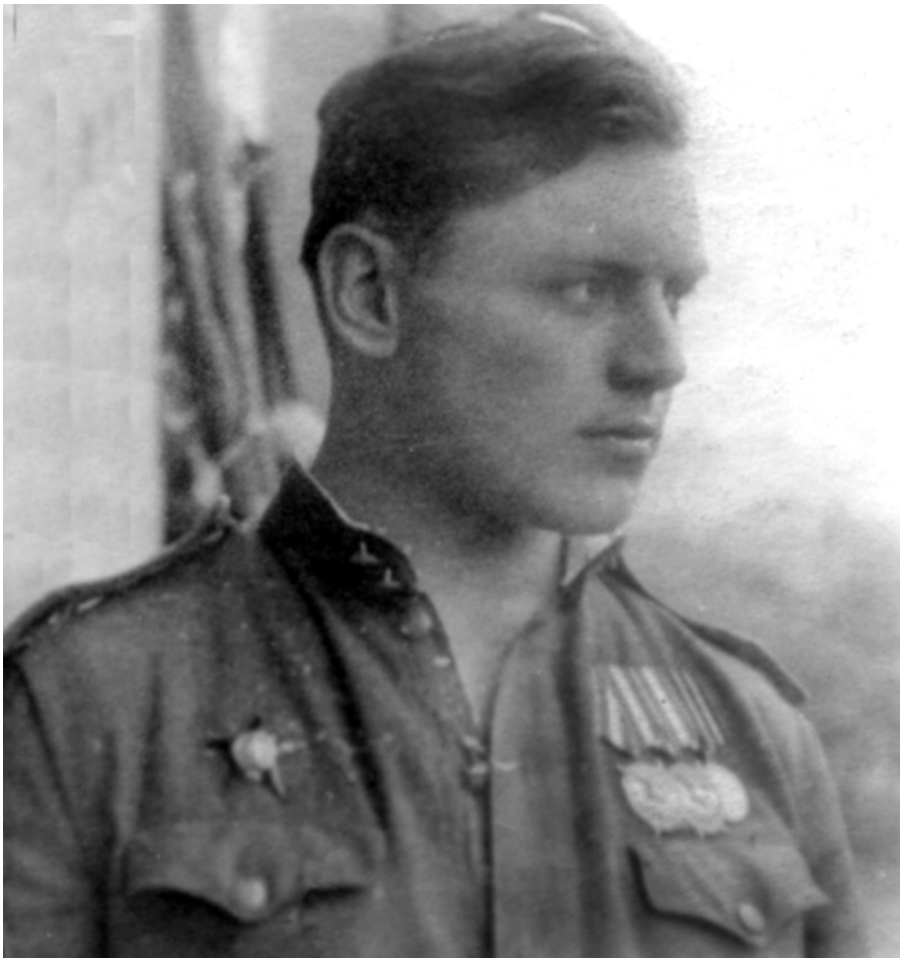
- ○ 32
- ○ 33

Артем Драбкин
Я дрался на штурмовике. Обе книги одним томом

© Драбкин А., 2015
© ООО «Издательство «Яуза», 2015
© ООО «Издательство «Эксмо», 2015

* * *

Хухриков Юрий Михайлович



Я коренной москвич в четвертом или даже пятом поколении. Мои предки были дорогомиловскими ямщиками, а прадед, Степан Хухриков, даже был их старшиной. Родился я в 1924 году в семье военного, участника пяти войн, бывшего офицера сначала Царской, а затем Красной Армии. Жили на Чистых прудах, напротив «Колизея», сейчас это театр «Современник». Учился в 311-й школе, которая находилась в Лобковском переулке, переименованном в переулок Макаренко. Со мной в школе учились Юрий Нагибин и Женя Руднева.

В 1940 году, еще учась в средней школе, я поступил в аэроклуб Бауманского района. Меня не брали, говоря, что еще

мал, но я добился своего, и меня оставили при условии, что я от родителей принесу расписку с их согласием.

Первый раз поднялся в воздух на У-2 в сентябре 1940 года с подмосковного аэродрома Красково. 1 мая 1941 года в составе своего аэроклуба участвовал в последнем мирном параде на Красной площади, а в июле со справкой об окончании был направлен в Саратовское бомбардировочное училище. Быстро пройдя теоретическую подготовку, мы стали летать на Р-5. Однако вскоре пришло распоряжение наркомата обороны о передаче Саратовского училища в ведение ВДВ. Нам пригнали спортивные планеры: УС-4, УС-5, Ш-10, Г-9, «Стахановец». Были и десантные – «Рот Фронт-8» и «Рот Фронт-11». Прибыли и сильные инструкторы – Юдин, Анохин и другие. Сложность полетов на планере заключалась в том, что при посадке на нем нельзя ошибиться в расчетах – двигателя-то нет, чтобы уйти на второй круг или подтянуть чуть-чуть. Кроме этого, я прошел курс обучения командира диверсионной группы: подрывное дело, рукопашный бой, борьба с собаками. Да-да! Надевали перчатки, куртки и дрались с собаками. В октябре я со своим товарищем Борей Безруковым, с которым вместе учились сначала в школе, а затем и в аэроклубе, повез какой-то груз в Москву. Привезли, сдали груз и решили, как патриоты, махануть на фронт, благо до него рукой подать. Просочились на передний край, добыли винтовки, стреляли. Правда, Особый отдел нас быстро вычислил и задержал: «Кто? Откуда?» – Все рассказали, как есть. – «Документы?» – А у нас только справки из аэроклуба и бумаги нашей командировки в Москву. – «Чтобы духа вашего здесь не было!» – Мы ноги в руки и – в Саратов. Вся эта эпопея заняла не больше недели, но медаль «За оборону Москвы» мне вручили. Вернувшись в училище, я, как и все, написал бумагу с просьбой перевести в истребительную авиацию, и 31 декабря меня перевели в Ульяновск, в авиационно-истребительную школу. Наш аэродром, Белый Ключ, находился в 18 километрах от Ульяновска, недалеко от Волги. В училище мы сразу начали летать на УТ-1, УТ-2, И-16. Здесь меня догнало известие, что Боря Безруков погиб. Они летели ночью, планер обогнал самолет, буксировочный трос зацепился за крыло и оторвал его. В катастрофе погибли восемь человек, в том числе и он. В конце 1942 года в училище из Куйбышева пригнали штук тридцать штурмовиков Ил-2, и нас пересадили на них.

В конце 1943 года я окончил Ульяновскую школу. Почему так долго? Мне еще повезло! Многие вообще после войны окончили! Брали только самых способных, чтобы обучение заняло как можно меньше часов – бензина было мало.

Выпускников направили в ЗАП, что располагался в Дядькове, в 18 километрах к северу от Дмитрова. Там летчики проходили боевое применение – учились бомбить и стрелять. Но все обучение занимало буквально несколько часов. Вскоре приехал «купец», будущий дважды Герой Жора Паршин – это ас, штурмовик от бога, летавший с первых дней войны. Мужик отличный. Мы после войны частенько гудели в Ленинграде в забегаловке на Литейном проспекте, частенько в нашей компании бывал и Александр Маринеско, тот самый, что потопил пароход «Вильгельм Густлов». А тогда, в начале 1944 года, мы пристроились за ним и перелетели на фронт в 566-й Солнечногорский ШАП. Вместе со мной в дивизию прибыло 28 человек, а к концу войны осталось 13…

Я попал в первую эскадрилью, командовал которой Вася Мыхлик. Будущий дважды Герой. Нам повезло – мы прилетели в полк летом 1944 г. в межоперационный период, была возможность подучиться, строем походить, в зону сходить. Командир вылетел с каждым из четырех летчиков, пополнивших его эскадрилью, с целью подобрать себе ведомого. Я хорошо летал, любил летать, и он выбрал меня. Я с ним вылетов сорок сделал.

Началась война, и мы заработали на полную катушку в Прибалтике.

Воевали на Ил-2. Отличная машина по тем временам! Простая в управлении, живучая. Радиус действия был примерно 400 километров. Штурмовик нес 400–600 кг бомб, две пушки, три пулемета, один из которых был у стрелка, восемь РС и 10 дистанционных авиационных гранат для защиты задней полусферы. Мы уже летали на двухместных штурмовиках, так что задняя полусфера была защищена. Правда, расположение бензобаков – спереди, под сиденьем и сзади – создавало некомфортное ощущение, будто сидишь на бочке с бензином.

А. Д. Как обеспечивался быт летчиков?

– Быт и боевую работу обеспечивали батальоны аэродромного обслуживания БАО. Это их задача и аэродром подготовить, и горючее со снарядами и бомбами подвезти, и летчиков расположить и накормить. На нашей территории мы жили в землянках на 12–15 человек. Электричества не было, освещалась она «катюшей» – сплющенной сверху гильзой, в которую был залит бензин с солью и вставлен фитиль, сделанный из полы шинели. Зимой ставили печки-буржуйки. Спали на двухэтажных нарах. В землянке было душновато, но молодость скрадывала все эти неудобства. Каждый из нас не придавал этому большого

значения. Так что наутро все были свежие и здоровые. На фронте не болели, напряженность съедала всю хворь. И люди держались за счет этой напряженности.

В Прибалтике деревень не было, были мызы, и в каждой такой мызе поселялась эскадрилья. Лучшие места отводились, конечно, летному составу. Ведь чтобы хорошо работать, нужно хорошо отдыхать. Но и про технический состав не забывали. Кормили нас вкусно и сытно. Когда мы из тыла прилетели, то в первые дни мы уплетали не меньше килограмма хлеба на каждого. Мы были голодные, худые, нас буквально откармливали.

А. Д. Какие задачи ставили чаще?

– Чаще всего работали по переднему краю. Я один раз был на рекогносцировке, ездили на машине на передний край. Так пехотный командир говорит: «Вы, ребята, не стреляйте. Прилетайте и хотя бы обозначьтесь. Достаточно. Ну, а если отработаете – всегда желанными гостями будете!» Топил корабли в портах, четыре раза на аэродром ходил. Это очень страшно! Они очень хорошо были прикрыты зенитками. Работали и по танковым группировкам.

Боевая работа началась летом 1944 года. На двадцать восьмом вылете меня едва не сбили – в плоскость попал снаряд. Чудом долетели – дыра в метр была. Взрывная волна пошла в сторону стрелка, и осколками ему изуродовало ноги. Сигнализацию порвало. Возвращаемся на аэродром, я заруливаю, выключил мотор, выскакиваю на плоскость – стрелок Виктор Шахалев лежит без сознания. Прибежали ребята, выдернули его. Еле-еле ноги спасли, но он уже больше не летал. Вообще за войну у меня сменилось четыре стрелка, но только этот – по ранению. Оказалось, что и меня зацепило. Осколок царапнул спину. Я, правда, от госпитализации отказался. Один день потемпературил, а на второй – уже все прошло. Почему не лег в лазарет? Потому что мы прибыли на войну для дела, воевать. К тому же следующие несколько дней стояла нелетная погода, так что у меня было время подлечиться. И потом, каждый стремился сделать как можно больше боевых вылетов. Самое ценное, что приобретает летчик на фронте, в нашей штурмовой авиации, это количество боевых вылетов. Конечно, понимали, что чем больше вылетов, тем больше шансов, что тебя наградят, но за награды никто не воевал. Они сами приходили, наверное, существовала норма. Их даже не обсуждали – ну, наградили, так наградили. Тебя сегодня наградили Звездой, а меня завтра Красным Знаменем. По традиции награду заливали водкой, такой был неписаный закон обмывать правительственные награды… Нет,

нет, были совершенно другие посылы, которые заставляли нас по-другому смотреть на самих себя, на товарищей. Надо было добивать зверя. На этой основе строилась и вся взаимосвязь между людьми на фронте. Главное победить, помочь довести войну до конца.

А. Д. Самый опасный противник – зенитки или истребители?

– Зенитки. В начале войны, конечно, истребители «доканывали» штурмовиков. А в конце войны – зенитки. Это страшное дело! Стоит несколько десятков стволов и все дуют в одну точку. А кругом еще черные шапки от СЗА. Летишь и не знаешь, кто тебя… поцелует.

А. Д. Опишите боевой вылет, из чего он складывался.

– Описать один боевой вылет невозможно – они стираются из памяти, поскольку похожи один на другой. Поэтому я просто попробую воссоздать некую суммарную картину боевого дня.

Вставали утром еще до рассвета, за несколько часов до того, как надо было появиться на КП эскадрильи. Умывались, но никогда не брились – брились только с вечера. У нас был случай, когда Петя Говоров брился днем, уже после того, как сыграли отбой, а тут неожиданно тревога. Он даже не успел добриться, только пену полотенцем с лица вытер. Из вылета он не вернулся… Так что бриться перед вылетом – примета плохая. Одевались в летную одежду и шли в столовую завтракать. Если погода нелетная – это одно дело, все расслаблены, шутят, а если погода хорошая и, как тогда говорили, «будет война», никто завтракать не может – не лезет и все! Полстакана чая выпьешь, и то хорошо. В обед тоже никакого аппетита.

После завтрака шли или ехали на КП эскадрильи, который обычно располагался в каком-нибудь домике или землянке. Снимали верхнюю одежду, если дело было зимой, и ожидали получения боевой задачи. Командир эскадрильи получал задачу на КП полка, потом, если позволяло время, приходил в эскадрилью. Рассказывал о цели, метеоусловиях, определял порядок выруливания, сбора, нахождения в воздухе: «Идем 1400–1500 метров, подходим к цели, атака по моей команде. Воздушным стрелкам смотреть за воздушной обстановкой. Нас будут прикрывать 4 или 6 маленьких (нас частенько прикрывала «Нормандия – Неман»)». Определялось и количество заходов. Правда, все зависело от ситуации над целью. Противодействие бывает такое – не приведи господь! Тогда только один заход делали. Все сразу выкладываешь – РС, пушки, бомбы. Если

противодействие несильное, можно и несколько заходов сделать. Выстраивали круг с наклоном к земле в 30–40 градусов и интервалом между самолетами 500–600 метров и четыре-пять раз штурмовали. По переднему краю всегда несколько заходов делали.

А. Д. Как назначали летчиков в боевой расчет?

– В эскадрилье была «ударная» четверка. В нее входил комэск Вася Мыхлик, я, его ведомый, заместитель командира эскадрильи Коля Степанов и Витя Сперанский. Если нужна была не четверка, а шестерка, то она дополнялась другими летчиками: Дубровский, Далинский, Торопов и другие. В эскадрилье основная нагрузка ложилась на эту четверку. Среди тех молодых летчиков, которые прибыли вместе со мной, я сделал больше всех вылетов – 84, а некоторые сделали на 20–30 вылетов меньше. Всех нельзя посадить за один стол, если он маленький. Но поскольку таково было решение командира, то обижаться не приходилось.

Как получили задачу, летчики начинали готовиться – прокладывать маршрут с нанесением курса, расстояния, время полета до цели. Курс всегда прокладывали кратчайший от своего аэродрома. Стрелки тоже находились на КП и присутствовали при получении задачи, но в основном они держались несколько в стороне.

Цель определена, маршрут проложен. Вылет может быть по установленному времени или звонку с КП полка. Вот здесь нервное напряжение достигает предела, поскольку возникает разрыв во времени между получением задачи и ее выполнением. Все курят (я не помню, чтоб в эскадрилье были некурящие). В голову начинают лезть самые черные мысли. Мы же знаем, что там нас встретит смерть в самых разных ее обличьях. Каждый переживает это по-своему. Один читает газету, но я-то вижу – он ее не читает. Он в нее уперся и даже не переворачивает. Кто-то специально ввязывается в разговор или спор. Другой байки травит, а остальные слушают. Иногда врач приходил, что-нибудь спрашивал. Обязательно надо развеяться, иначе такое «сосредоточение дерьма» в организме добром не кончится. Ведь исполнение всех элементов полета требует уравновешенности и полного контроля за своими действиями, только тогда все будет хорошо. Во всяком случае, я не помню, чтобы кто-то безразлично относился к предстоящему вылету, каждый по-своему переживал. Несмотря на такую нервную обстановку, я не помню, чтобы кто-то срывался на крик или отказывался от вылета. Был такой случай. У меня был друг, хороший летчик, Генка Торопов из Кинешмы по кличке «Волк», которую он получил за свои металлические

зубные протезы. Мы с ним вместе прибыли в полк. Вылете на десятом он подошел ко мне и говорит: «Ты знаешь, настроение у меня ужасное». – «Что такое?» – «Меня, наверное, смахнут сегодня». – «Да ладно тебе». – «Ты, Юра, пойми, я сам себя не обману. Как ни крутился – ничего не получается!». – «Давай я тебе под рев двигателя колеса прострелю». – «Ты что?! Под трибунал захотел?!» Как сейчас помню, погода была паршивая. Пошли пятеркой на высоте метров 150 – из автомата смахнуть могут. Вел нас Вася Мыхлик, ведущим у меня был Коля Степанов, за нами Генка Торопов и Витя Сперанский – вот пятерка. Сделали один заход, быстро отстрелялись, на точку прилетели вчетвером – Генка погиб. Предчувствие…

Второй раз я столкнулся с этим после войны. Мы перегоняли Ил-2 из Тарту под Саратов. Нам нужно было выбрать самолеты, на которых лететь. Мы, человек двенадцать, идем к стоянке – еще только коки винтов видны. Я ребятам говорю: «Вон, видите самолет с красным коком?» – «Да». – «Если четный номер на хвосте самолета, то все будет хорошо, а если нечетный – может произойти какая-то «бяка». Все рассмеялись. Подходим, видим – «копейка». Начали облетывать самолеты. Не нравится мне, как движок работает. Когда долго летаешь, ухо уже привыкает к определенному звучанию мотора, и любое отклонение от этого звука сразу же улавливается, и тут что-то не то, хотя показания приборов в норме. У меня был отличный техник, Жуковку окончил, Сашка Греков. Я говорю: «Саша, елки-палки, посмотри. Не нравится мне, как движок работает!» Гоняем это движок на земле – ничего. Взлетаю – то же самое. Тогда он слетал со мной: «Да, что-то не то». Целый рабочий день колдовали с этим движком, но ничего не нашли. И я полетел. Когда до Тамбова оставалось километров тридцать, у меня повалил дым между ног. Дым прет! Я потихоньку отстаю. Пламя полыхнуло, это уже не шутки! Я выключаю мотор. Вот тут мне помог навык полетов на планере, который я получил в Саратове в 41-м. Сел на живот мягко – даже корзина масляного радиатора осталась цела. Вот так.

А возвращаясь к войне, думаю, у каждого из нас был талисман. У меня был коричневый в белую крапинку шарфик. У других зажигалка или портсигар. Герой Советского Союза Саша Артемьев крестился, когда линию фронта проходили.

А. Д. Случаи трусости были?

– Был случай, когда один хороший пилот, Афонченко, воевавший с 41-го года, повел группу из 20 самолетов на финский аэродром, не выдержал, не дошел до цели и повернул. Дали ему 7

лет, он искупил вину и в итоге был четырежды награжден орденом Боевого Красного Знамени. Были хитрецы, мало, но были. Мы атакуем, а Саша Агаян висит на высоте, потом снизится на тысячу метров, бомбы и РС сбросит и встает в строй. Морду ему не били, но по-человечески предупредили: «Саш, еще раз так сделаешь, мы тебя сами смахнем». Надо сказать, подействовало. Он же разрывает взаимосвязь! В атаке дистанция шестьсот метров между самолетами, а он выше пошел, значит, дистанция 1200. Взаимосвязь нарушена. Кстати, к нам, бывало, присылали провинившихся офицеров, не обязательно летчиков, которые должны были выполнить 10 боевых вылетов в качестве воздушных стрелков.

Наконец, команда! Мы разбегаемся по самолетам. Сначала надо провести внешний осмотр самолета – чтобы струбцинки на элеронах не забыли снять, чтобы колеса были подкачены. Надо ткнуть ногой в колесо, помочиться на дутик, если есть время. Механик уже держит парашют, рядом стоит остальной наземный экипаж – оружейник, приборист. Расписался в книге о том, что принял исправный самолет. За ручку подтянулся на крыло и – в кабину. Ноги на педали. Пристегнулся поясными и плечевыми ремнями. Вилку шлемофона воткнул в гнездо радиостанции и барашками зажал. Она еще не работает. Ее можно включить от аккумулятора, но мы так не делали. Начинаешь осмотр кабины слева направо. Проверяешь, законтрены ли рычаги шасси, чтобы на таксировании случайно их не задеть. Рычаги щитков не трогаешь. Триммер проверил. Приборы. Включил аккумулятор. Зажглись четыре лампочки, сигнализирующие, что внутренняя подвеска заполнена бомбами. Приборы, пока двигатель не запущен, молчат. Можно только убедиться в их целостности. Справа барашки баллонов сжатого воздуха и углекислого газа и два прибора ЭСБ-3П, позволяющих сбрасывать бомбы и РС в заданной комбинации. Проверил связь со стрелком – звуковую и световую сигнализацию (со стрелком уже договорились, какая лампочка соответствует какому сигналу. Помню, красная лампочка означала: «Прыгай!»). Пока проверяешь самолет, все посторонние мысли уходят, но чувство тревоги еще остается.

Ракета! Запустил двигатель. Доложил командиру, что к вылету готов. Выруливаем на старт. У меня на ноге самодельный металлический планшет, в котором лежит лист бумаги, рядом на веревочке болтается карандаш. Я отмечаю время вылета. Это поможет в дальнейшем ориентироваться, когда будем к цели подходить. Если полоса хорошая, то расстанавливаемся не друг за другом, а парами. Расконтрил шасси. Фонарь закрыл. Ну, а дальше – по газам, и пошел на взлет. Собрались на кругу над

аэродромом и полетели на цель. В полете уже только о том думаешь, как сохранить место в строю – 50 метров интервал, 30 – дистанция… Тут уже никаких мыслей. Только бы добраться до цели и отработать. Подходили к цели, если позволяла погода, на 1200–1400 метров, а если нет, то шли на бреющем. Подлетая к линии фронта, связывались с наводчиком, обычно представителем авиадивизии. Мы его уже знали по голосу. Он нас наводил буквально: «Ребята еще немножко, правее. Ага. Можно». Как только зенитки открыли огонь, подаешь в баки углекислый газ и закрываешь заслонку маслорадиатора. Самолеты увеличивают дистанцию до 150 метров и начинают маневрировать. Неприятное состояние может возникнуть, когда к цели подошли, тебя уже встречают зенитки, а в атаку не идем. Такое бывало. Перед заходом главное – сохранить свое место и не пропустить начало атаки ведущим. Если ты не успеешь за ним нырнуть, то отстанешь безнадежно. Пошли в атаку – все, пилот в работе, ищет цель, РС, пушки, пулеметы, «сидор» (АСШ-41) дергает. В эфире мат-перемат. Маленькие прикрывают. Наводчик с пункта наведения все время корректирует наши заходы на цель, подсказывает, куда ударить, предупреждает о появлении истребителей. Отработали три-четыре захода, с земли говорят: «Спасибо, мальчики. Прилетайте снова». Вот такая механика.

А. Д. Как оценивалась эффективность вылета?

У каждого был кинофотопулемет, когда ты ведешь огонь из пушек, кинофотопулемет работает. Если ты поджег машину или по танку работал – это будет зафиксировано. Кроме того, у воздушных стрелков ставили плановые фотоаппараты. На группу их была обычно пара. Он охватывал большую территорию, и потом, когда приземлялись, пленки печатались. Кроме того, учитывались подтверждения наводчика. Вообще боевым вылетом считалась только работа по цели противника, подтвержденная фотодокументами.

Отработали. Ведущий группу на змейке собрал, обратно идти все же легче – нет такого нервного напряжения. Тут можно и фонарь открыть, если жарко. Пришли на аэродром, ведущий распустил группу, все сели. Зарулили каждый на свою стоянку. Механик встречает. Вылезаем – я, стрелок, а иногда и Рекс. Кто это? Моя собака. Небольшая такая, помесь с овчаркой. Я ее подобрал в Армдите, когда ей задние лапы переехала машина. Ей повезло: снег был глубокий, и лапы не поломало. В эскадрилье был «дядька» – старый солдат, который выполнял роль няньки: кровати убирал, стирал, подметал. Он мне помог ее выходить. Когда Рекс вылечился, то от меня ни на шаг не отходил. Очень

преданный и умный пес был. Я в кабину – он за мной. Сначала я механикам говорил, чтобы забрали. А однажды он вскочил, я Витьке, стрелку, говорю: «Бери к себе, черт с ним». А ведь над целью перегрузки страшные. Там у человека-то глаза из орбит лезут. Мы прилетели. Вылезаем. Я спрашиваю: «Где Рекс?» – «Гляди, командир». Пес лежит на дне кабины ни жив ни мертв. Вытащили, положили на землю. Через некоторое время он оклемался. Ну, думаю, к самолету больше не подойдет. Ничего подобного! На следующий день опять за мной в кабину! Потом привык.

Как вылезли, сразу закурить надо. Механик Мазиков подходит: «Какие замечания?» В книжке пишешь, что их нет. Обслуживающий персонал сразу начинает готовить самолет к следующему вылету: заправлять водой, маслом, топливом, РС и бомбы подвешивать, пушки и пулеметы заряжать – иногда между вылетами было не более двадцати минут. Мы же – сбросили парашюты и идем на КП докладывать о выполнении задания.

А. Д. У меня такое сложилось впечатление, что самое сложное – переход от практически мирной жизни на аэродроме к кромешному аду фронта. Это так?

– Нет. Коль уж ты попал в боевую обстановку, состояние напряжения не проходит. Нет такой границы, что ты вылез из самолета и пошел, забыл о войне. Ты все время в напряжении. Просто немного отдыхаешь, потому что какое-то время ты будешь гарантированно находиться в относительно спокойной обстановке.

После вылета все повторяется сначала – ждем повторного вылета или отбоя. За один вылет выматываешься очень сильно и физически, и морально, а в день делали до трех вылетов! Но это невыносимо тяжело. В 1945 году я участвовал в Параде Победы в Москве в составе сводного батальона летчиков 3-го Белорусского фронта. Ты знаешь, что всех солдат объединяло на том параде? Печать усталости на лице. От этого состояния просто так не освободишься. Казалось бы: жив, не ранен… Радуйся! Ничего подобного.

Уже к вечеру, часам к шести, сыграют отбой, и тут все расслабляются. Сто грамм – лекарство, которое позволяло снять нервное напряжение. Надо сказать, что после ста грамм пилотяги уже «хорошенькие» – только до кровати добраться. Если боевых вылетов не было, то можно и на танцы сходить, и с девочками погулять. Мы же молодые люди – война окончилась, мне был 21 год! Но утром ты должен быть как огурчик! Конечно, кое-кто перегибал палку, доставал еще, кому мало было, но утром были

все в боеготовности. Я, во всяком случае, не помню, чтобы кого-то отстраняли от полетов.

Правда, один раз я летал «под мухой». Нам сыграли отбой в 2 часа. Я, мой друг, Герой Советского Союза Лева Обелов, штурман полка Чухаев и Афоня Маслов, наш первый Герой, сели, приложились хорошо, а тут – тревога! По самолетам! Чухаев и Маслов остаются, а мы с Левой полетели. Садимся в самолеты, тут же нам дают цель, по газам и – на взлет. А надо сказать, что самолеты всегда заправленные и вооруженные стоят. Взлетели. Отработали по цели, возвращаемся, Лева, будучи здорово поддатым, идет на аэродром на бреющем, а это 5-10 метров высоты. Я, как его ведомый, иду за ним. Я ему говорю: «Лева, поднимись», а он как будто не слышит. Он сшиб какой-то столб, отсек своим пропеллером провод; слава богу, не упал. Приходим на аэродром, он садится; в конце пробега вместо того, чтобы притормозить и спокойно зарулить, на большой скорости сходит с полосы. Его крутануло, обе стойки шасси сломались, самолет лег на брюхо, но хоть полосу освободил. Я вторым сел – без проблем. Ребята сели, зарулили, побежали к нему. Он в возбужденном состоянии, показывает на какую-то дырочку от пулемета, мол, боевое повреждение! Командир полка, молдаванин Домущей, конечно, не стал из-за этого поднимать шума. На кой черт надо на себя наваливать всякие сомнительные ситуации? Согласился с тем, что было повреждение, и самолет списали на боевую потерю. Общими усилиями бросили этот самолет на волокуши и увезли в ДАРМ, дивизионную авиаремонтную мастерскую. Обычно при аварийных посадках отрывало масляный радиатор, что торчал под брюхом, но в этом случае он оказался цел, только стойки были сломаны и лопасти винта загнулись. А уже через три дня самолет стоял на стоянке как новенький.

Вот такая работа. Изо дня в день. Конечно, война не была для меня рядовым событием, но я не могу сказать, что она – самое яркое впечатление моей жизни. Так… текучка, связанная с риском для жизни.

А. Д. Вы согласны с мнением, что только молодые могли это вынести, что войну выиграла молодежь?

– Молодым легче. Они не связаны бытовыми заботами, которые наваливаются на людей чуть позже, к тридцати годам. Отношение к жизни и смерти проще. Нами правили бесшабашность, удаль, лихачество друг перед другом. Хотелось выглядеть отважным, чтобы на тебя обращали внимание, чтобы был примером для других. Это естественное состояние души

молодого человека. Был дух соревновательства. Но при этом летный состав жил очень дружно. Смертельная опасность сплачивает.

А. Д. Как относились к потерям?

– Как к неизбежному. Это часть работы, которую мы выполняли.

А. Д. Что делали с личными вещами?

– Их абсолютно не было. У каждого был чемоданчик, в котором могла лежать пара штанов и рубаха, не более того. В Кенигсберге я взял свой единственный трофей – небольшого чугунного слона. Больше ничего. У остальных было столько же.

Ранней весной 1945 г. Вася Мыхлик улетел в Москву за Звездой и приехал только в конце апреля. Я уже стал ведущим группы. Последние два вылета 8 мая я водил восьмерку – считай эскадрилью – на Земландский полуостров. Первый вылет сделали в 10 часов утра, второй – около 2 часов. Прилетели. Нас заправляют на третий вылет. Выруливаем. Ждем команду. Бежит начальник штаба Бураков Николай Иванович: «Юра, заруливай! Все! Конец!» Повыключали движки, отстрелялись с радости. Конец войне! 84 вылета сделал…

Вот Покрышкин сделал более 500 вылетов. Провел 84 воздушных боя. Сбил 59 самолетов. У меня 84 боевых вылета, в каждом из которых был бой. Но если нашу эффективность пересчитать на деньги, я ему не уступлю. Будьте уверены! Конечно, у штурмовиков руки по локти в крови. Мы же редко промахивались. Я видел, как после нашей работы горели эшелоны – имущество, горюче-смазочные материалы, техника, живые люди. Под Пилау, через залив, по льду была проложена прямая, как стрела, двенадцатикилометровая дорога, по бокам которой высились снежные валы, оставшиеся после расчистки снега и не позволявшие отбежать при атаке с воздуха. По ней отступали войска, эвакуировались гражданские. Это ужас, что на ней творилось, когда мы заходили четверкой, бросали тонну двести 25-килограммовых бомб, пускали шестнадцать РС и поливали их из пушек и пулеметов. Там после нас кровавая каша оставалась. Страшно смотреть. Но это был наш долг, который, я считаю, мы исполнили по первой категории. Сделали все, что могли. Ну, а бог крестами нас не обидел.

Пургин Николай Иванович

Я родился в Костромской области в 1923 году. Девять классов и аэроклуб я окончил в 1939 году в Костроме, а в апреле 40-го был уже в Балашовском летном училище. В училище прошел курс обучения на Р-5 и СБ, окончив его в 41-м. Осенью – 1941 года – нас эвакуировали в Буденновск, где стоял запасной авиационный полк. Оттуда перевели в Чистополь, под Казань, потом в Ижевск,

Пензу. Вот так полтора года войны я скитался по запасным полкам, не сделав ни одного вылета. Только в Пензе на аэродроме Великая Михайловка стал летать на Ил-2. Вся программа обучения длилась семь часов. Последний вылет перед отправкой на фронт я совершал на полигон. Пришел, сбросил бомбу, пострелял по цели, развернулся на свой аэродром, и тут у меня стал отказывать двигатель. Не долетев до аэродрома, у меня винт встал. Чувствую, что падаю на границе аэродрома, прямо в глубокий овраг. Слава богу, догадался выпустить закрылки, которые, создав дополнительную подъемную силу, позволили самолету перетянуть овраг и сесть на колеса, хоть и поперек старта. По-видимому, командование оценило то, что я спас машину в сложной обстановке, и доверило мне, сержанту, вести группу на фронт: «Доведешь до Бутурлиновки, там заправишься и лети в Репьевку». Ну, это несложно – всего два курса 180 и 270. В общем, в мае 1943 года я привел восьмерку одноместных Ил-2 на аэродром Репьевка, на котором базировался 141-й полк. Ему было поручено переучиться на ночные полеты на Ил-2. Однажды ночью на аэродром пришел Ме-110. В это время в воздухе находилась спарка с летчиком и командиром эскадрильи в качестве инструктора. «Мессер» зашел на аэродром, сбросил бомбы, на аэродроме погасили посадочные огни. Летчикам передали, что пришел истребитель, но сделать они ничего не успели. Ориентируясь, видимо, по выхлопам двигателя, он их нагнал и сбил. Утром пошли искать. Летчик был убит сразу, а комэск, будучи раненым, сумел посадить самолет и выбраться из кабины. Он полз в сторону аэродрома, но умер от потери крови. Жил он вместе с писарем полка, интересной блондинкой. Она потом пошла на реку и застрелилась: оставила записку, что все потеряла и просила похоронить ее вместе с Борисом.

В Репьевке я сделал пару ночных вылетов на У-2, но по каким-то соображениям нас, четверых летчиков, из этого полка перевели в 820-й ШАП, с которым я прошел всю войну.

Свой первый боевой вылет я сделал в составе двенадцати самолетов на рассвете пятого июля на немецкий аэродром Сокольники. Однако мы опоздали с ударом – самолетов на аэродроме не было. Наносили удар по ангарам и складам. Честно говоря, я ничего не понял в этом вылете. Поскольку я был ведомым, то основная моя задача была держаться ведущего, не отстать. Видел разрывы зенитных снарядов, потом подошли немецкие истребители. В этом вылете мы потеряли четыре самолета.

(Согласно документам удар по аэродрому Харьков-Сокольники наносился совместно двумя группами по 12 и 18 Ил-2

от 820-го ШАП и 800-го ШАП в 4.30 под прикрытием 23 Як-1. Атаковано до 50 самолетов. По докладам экипажей уничтожено до 15 самолетов и повреждено до 8 самолетов, создано 17 очагов пожаров, 1 взрыв большой силы, подавлен огонь 4 точек МЗА (малокалиберная зенитная артиллерия), сбито 2 истребителя, один из них стрелком из 820-го ШАП ст. серж. Ратченко. В районе цели группа 12 Ил-2 820-го ШАП провела воздушный бой с 20 Ме-109 и ФВ-190. Старший сержант Ратченко сбил Ме-109, который упал горящим в 2 км южнее н. п. Непокрытое. Кроме этого, 292-я ШАД, в которую входил 820-го ШАП, в течение дня наносила удары по немецким войскам в районе Мощеное, Казацкое, Березов. Всего в течение дня дивизией выполнено 65 с/в, летало 52 Ил-2. Потери составили 6 Ил-2: 1 – нбз (не вернулся с боевого задания), 1 – сбит ЗА, 3 – подбиты огнем ЗА и сели на в/посадку, 1 подбит огнем ИА и сел на вынужденную посадку.

Всего же экипажи 820-го ШАП в июле 1943 г. выполнили 303 боевых самолетовылета. При этом убыль матчасти полка составила: боевые потери – 15 Ил-2, повреждено и передано в реморганы – 17 Ил-2. Общие потери 292-й ШАД (безвозвратные и возвратные) в июле 43-го составили 70 Ил-2 (в том числе 39 безвозвратных), из них 30 от истребительной авиации противника (в том числе 16 безвозвратных), остальные – от ЗА (в том числе 19 безвозвратных).

По состоянию на 1.07 в полку имелось 28 Ил-2 и 1 УИл-2. В течение месяца получено пополнение 40 Ил-2 и из других частей 4 Ил-2. На 30.07.43–39 Ил-2. – **Прим. О. Растренина**.)

Я понимать начал только где-то на третьем вылете. Этот вылет мне хорошо запомнился… Ты знаешь, полеты все одинаковые, тут рассказать нечего: взлет, сбор, пришли на цель, атаковали «по ведущему» и ушли. Запоминаются вылеты, в которых происходило что-то неординарное. Так вот, в этот раз я взлетел, и у меня не убиралась правая «нога». По инструкции самолет считается неисправным, и я имею полное право вернуться. Но я же молодой, думаю: вернусь, скажут, струсил. Ладно, думаю, догоню группу, и будет все нормально. Естественно, пока я думал, плюс выпущенная «нога» снижает скорость, я отстал. Вот я один «телепаюсь», группа – впереди, на горизонте. Еще когда разрабатывали полет, командир сказал, что после пикирования мы выходим с правым разворотом на свою территорию. Я решил держаться правее, срезать угол и их догнать. Они пришли на цель, а ее прикрывают немецкие истребители. Ведущий после атаки развернулся налево, и я их потерял. Надо же бомбы сбросить. Иду с курсом на юг, нашел немцев, сбросил бомбы. Смотрю, два истребителя мне навстречу:

кресты, свастики, камуфляж желто-зеленый. Настоящие хищники! Во, думаю, наверное, это те самые истребители, про которые товарищи рассказывали. Я газу дал и иду со снижением, пытаюсь уйти от них на скорости на восток в направлении Белгорода. Первый атаковал меня, не знаю с какой дистанции, но думаю, метров с пятидесяти. Я только вижу фонтанчики рвущихся на плоскостях эрликоновских снарядов. Форточка открыта, я инстинктивно отжал ручку вперед, головой стукнулся о фонарь… Ты знаешь, как электросварка пахнет? Вот точно такой же запах в кабине! Планшет с картой, который был на тонком хорошем кожаном ремне, перекинутом через плечо, вытянуло в форточку, и ремнем меня притянуло к фонарю кабины. С трудом я его оборвал. Атаковавший меня истребитель выскочил вперед, и летчик смотрит – как я там? А у меня после его попаданий «нога» наконец убралась. Я понял, что от них не уйду, газ убрал и стал маневрировать. Высота уже метров двадцать. Думаю, сейчас второй зайдет. И – точно такая же атака. И опять попал прилично. Но самолет управляемый, не горит, только дырки. Второй ударил, проскочил – посмотрел. Я отвернул влево, а они пошли в глубь своей территории. Почему они за мной не пошли? Потому что у немцев стоял фотокинопулемет. Им не надо доказывать – сбили или нет. Они оба меня сбили и оба засчитали себе сбитый самолет. Развернулся на север. Думаю, дойду до Курска, а потом развернусь на восток, на речку Оскол, и там найду свой аэродром. Иду. Смотрю, на земле немцы, потом наши, а потом опять немцы. Немножко прошел, думаю, сесть что ли, спросить? Смотрю, идут два Ила. Я к ним пристраиваюсь. Думаю, сяду на аэродром, там разберемся. Развернулись направо, на восток. Увидел Оскол, сориентировался и сел на свой аэродром. Хотел притормозить, а самолет раз-раз и остановился: оказывается, у меня были пробиты обе покрышки, пробиты стойки шасси. Самолет был искалечен так, что его списали. В общем, они не попали только в меня, в мотор и в бензобак. Смотрю, командир полка подъезжает на машине: «Ух, тебя и разделали».

Потом под Белгородом летали очень много: каждый день делали по два-три вылета. Июль. Небо чистое. В кабине – жара! Напряжение очень большое – ведь как ни храбрись, а все равно страшно! За эти бои я еще четыре раза на вынужденную садился. Один раз уже на пути домой: смотрю, температура воды больше 100 градусов. Видимо, в маслорадиатор попал осколок или пуля. Ведь в атаке бронезаслонку мы не закрывали – жарко, а двигатель работал на полной мощности. Это можно делать, только если погода прохладная, иначе мотор перегревался. Пришлось садиться в поле. Сел, покатился, остановился. Вылез из кабины и

пошел по колее посмотреть. Оказалось, что в самом начале пробега самолет перепрыгнул траншею. Хорошо, что траншея была с бруствером и был запас скорости, а то бы скапотировал или сломал бы «ноги» шасси. Пришел домой: «Сержант Пургин, сел на вынужденную». В тот же день самолет привезли на машине. В другой раз атаковали, вывел самолет из пикирования – та же история: давление масла падает, температура растет. Надо садиться на вынужденную, а РС еще не сбросил. Отстрелил РС. Скорость большая, высота – метров пятьдесят, а впереди, в трех километрах, – лес. Вот и решай, то ли машину разбить и самому погибнуть, пытаясь посадить ее на большой скорости, то ли скорость гасить, но тогда точно в лесу разобьешься. Кое-как, юзом, сбросил скорость, плюхнулся в поле. Когда меня потащило, то я по инерции дернулся вперед, и предохранительная скоба гашетки, которую я забыл закрыть, ударила меня в правый глаз. Выскочил из кабины, – я же не знаю, куда сел, то ли у наших, то ли у немцев – побежал в кусты, что росли у речки. Залез. Видеть уже могу только одним глазом. Смотрю, бегут из леса к самолету люди, добежали до самолета и бегут ко мне. Я пистолет достал, приготовился отстреливаться. Смотрю, звезды на фуражках, оказалась наши энкавэдэшники. Меня взяли, отвезли к врачу. Врач посмотрел: «Ничего, глаз не поврежден. До свадьбы заживет». Дал полстакана спирта, я выпил и пошел спать в сарай. Утром опухоль спала, глаз стал открываться. Собрался, позавтракал у них и пошел на аэродром. Третий раз меня сбили, когда мы ходили на штурмовку станции Мерефа, южнее Харькова, который был у немцев. Наши войска еще только готовились к его штурму. Вел нас комэск Нютин. Атаковали станцию, а на выходе нас атаковал один Мессершмитт. Надо же ему было попасть мне опять в маслорадиатор! Та же история – давление упало. Группа развернулась влево, а я, решив, что линия фронта ближе справа, развернулся туда. С трудом перетянул машину через город, тракторный завод, который был у немцев, прошел ниже труб и сразу за ним упал в поле с копнами сена. Мы со стрелком Бодуновым Федей выскочили и сразу же попали под минометный обстрел. Упал возле винта самолета и, смотрю, лежит кисет с табаком, а передо мной лежит наш солдат. Если бы самолет еще метр прополз, то я бы его раздавил. Выбрались мы оттуда. Вот этот кисет стал моим талисманом, я без него никогда не летал. И четвертый раз – то же самое. У нас такая байка ходила, что если летчик садится в поле, а там растет одно дерево, то он обязательно в него врежется. Так и тут. Сажусь, а впереди стоит полевая кухня, возле которой собрались солдаты, и я точно в нее попадаю. Опять же меня спасли закрылки. Перескочил я ее и

плюхнулся. Солдаты ко мне подбегают: «Летчик, пошли обедать».

За летние бои я сделал много вылетов, наверное, около 100. Меня сначала медалью «За отвагу» наградили, потом орденом Славы. Когда вышли к Днепру, на меня подали представление на звание Героя Советского Союза, но дали мне его только осенью 1944 года.

Полк на переформировку не отводили. Перегонщики пригоняли новые самолеты, а с училищ приходили новые летчики. Потери были такие, что после трех дней июльских боев на задание с дивизии смогли поднять только шестерку. Вот так! А на четвертый день опять был полный полк, и так – все время.

Южнее Харькова была станция Борки, на которой разгружалось пополнение немцев. Прикрыли они ее здорово. Как пойдем, так сколько-то собьют. А нас гонят туда и гонят… Я считал, что раз убивают каждый день, значит и меня убьют – бойся не бойся. Я был уверен, что меня убьют, но, видишь, 232 вылета сделал, не убили, даже не сбивали ни разу после этих боев. Почему вторую Звезду не дали? Хотя налет у меня был больше всех в дивизии и ни разу я не блудил, но в Польше и Германии было слишком много водки. Пьяным я никогда не летал, но выпить любил и вел себя не лучшим образом. Один раз уехал в Кострому в самоволку. Нас послали в Куйбышев. В Москву привезли. Мой друг москвич Коля Яковлев уговорил меня пойти к нему в гости, познакомиться с родителями, а потом, мол, догоним: «Они-де приедут и сразу не улетят». Пошли, поддали, заночевали у него… Я говорю Коле: «Мы у тебя побыли? Кострома в 300 километрах, поехали ко мне?» – «Поехали!» Сели на поезд, в Ярославле попьянствовали, сделали пересадку. До Костромы доехали, а от Костромы – на попутных и еще 4 км пешком. С Костромы провожал нас мой дядя, у которого я жил, учась в аэроклубе. И вот идем мы втроем. Навстречу идет моя мать. Тащит через плечо корзину сена. Подошла, брата-то узнала, он говорит: «Здравствуй, Марья. Что, не узнаешь?» Она говорит: «Как тебя, пьяницу, не узнать?» А он: «Николая не узнаешь?» Она посмотрела, не узнала. Потом только… Ах! Сено упало, посыпалось из корзины… На следующий день уехали в Кострому, потом в Москву опять, из Москвы в Куйбышев. Думали, догоним их. Приехали в Куйбышев, нет – улетели. Но оставили нам два самолета, два парашюта. Мы сели и полетели догонять. Не догнали. Но я в это время был уже Героем.

Меня последние полгода вообще не награждали. В Польше к нам прислали нового замполита вместо погибшего Мельникова. Идет партсобрание в каком-то сарае, мы сидим на верхотуре. Он представился как замполит, летчик; отвечает на вопросы. Я

говорю: «А когда вы будете летать на войну?» – «Может, завтра». – «Так завтра же война закончится». Вряд ли ему это понравилось. Как я узнал после войны, стоял вопрос о подаче представления на меня, Ивана Куличева и Александра Петрова. Разговор вроде шел такой: «Можно дать только Петрову и Куличеву, но тогда надо давать Пургину, а если Пургину не давать, то и им не давать». Так и не дали. В соседнем полку на троих послали, троим дали. А у нас послали на одного Одинцова, у которого 215 боевых вылетов. «Кудесничали» много! Сто грамм обязательно выпивали. Я когда был замкомэска, так сам разливал по стаканам. Всем по 100, командиру и себе по стакану. Потом искали по деревням самогонку, обязательно. Вот Вася Стрельников мне недавно письмо прислал, поздравлял с Новым годом. Пишет: «Помнишь, как мы с тобой за самогонкой бегали?! По деревне стреляет дальнобойная артиллерия, горит дом, а мы бегаем. Свистит снаряд: «Ложись!» – разрыв – «Побежали!»

Под Харьковом командир полка послал меня и Ивана Андреевича Куличева отдохнуть. А там солдатка только что родила. Мы пошли к попу, попросили его окрестить ребенка и сказать в приходе, чтобы собрали, кто что может, чтобы обмыть это дело. Себя при этом записали кумовьями. Нам так понравилось, что мы потом всю жизнь друг к другу обращались: «кум». Накануне крестин мы видим: возле столовой поросенок килограммов 20 бегает. Я говорю: «Кум, дикий!» Загнали поросенка в подвал, закрыли решетчатую дверь и по команде открыли огонь: Иван – из автомата, я – из пистолета. Он убежал куда-то вниз и сидит там, хрюкает. Я полез добить его. Стал к нему подходить, а он бросился мне под ноги и крутится. Я стреляю, думал, что ноги себе перестреляю. В общем, убили и принесли в столовую. Повар его разделал, съели на крестинах. В какой-то польской деревне увидели гусей. Я говорю: «Кум, дикие!» Одного поймали. Вечером соседка пришла вся в слезах. Мы стали ее уговаривать, чтобы не ходила жаловаться. Простынь ей дали, ботинки – вроде успокоилась.

Так что, сам видишь… Да мне хватило орденов. У меня орден Ленина, два ордена Красного Знамени, два ордена Отечественной войны, орден Славы, чешский орден Красной звезды, польский «За храбрость», орден Александра Невского, три ордена Красной Звезды, медаль «За отвагу» – первая моя награда. Какая самая ценная? Самая ценная, наверно, все же Звезда, а вот самая важная – первая, медаль «За отвагу», которую мне дали после первых трех-четырех вылетов.

Наши войска форсировали Днепр, как говорят, прямо на плечах у отступающего противника. Переправилась только

пехота, а тяжелое вооружение осталось на левом берегу. Немцы очухались и попытались сбросить наших в реку. Там, между Кременчугом и Днепропетровском, был Бородаевский плацдарм. Мы туда по три-четыре вылета в день совершали. Этот плацдарм только штурмовая авиация и удержала, но и наши потери были большие. В первой эскадрилье у нас был летчик Рафаил Волков. Несколько вылетов он сделал, машину разбил. Неделя прошла, дали ему другую машину, и пошли они на задание. Первую атаку сделали, а на второй заход он не пошел, повернулся на восток и ушел. Когда стрелок, старшина Дарагайкин, вернулся, он рассказал: сели они за Харьковом, когда горючее кончилось. Вылезли, и летчик говорит: «Больше я воевать не буду. Хочешь, пойдем вместе». Вот единственный случай трусости в полку. Хотя нет… был еще такой случай. Летчик облетывал самолет после ремонта, и его прямо над аэродромом сбили истребители. После его гибели стрелок рассказал, что они, когда их посылали на разведку, садились в одном месте и разгружали бомбы, а по радио передавали, что они якобы видят. Действительно, в том месте, где он указал, нашли чуть ли не склад бомб. Таких хитрецов, что в стороне держались, не было. Это еще хуже, чем в группе. Немцы любили отставших добивать. Так что, наоборот, все прижимались. А когда в самолет посадили стрелков, немцы уже боялись сзади подходить, уже не могли стрелять как в тире. Стрелку, конечно, плохо приходилось, он же на брезентовом ремне сидит, лицом к лицу, брони никакой. Помню, кричит: «Командир, справа «мессера»! Далеко еще». Через некоторое время – «Командир, близко. Иди влево, влево» – потом – «Командир! Влево! Влево!» Стрелок был нужен обязательно. Он мог предупредить, но главное, у него был пулемет, а под очередь соваться – желающих немного.

У меня несколько стрелков было. Поначалу к нам штрафников присылали. Помню, был такой летчик-истребитель, майор Шацкий. Погиб он в первом же вылете. Под Харьковом, когда меня сбили, со мной летел мастер по вооружению из нашей эскадрильи, Федя Печонов. Стрелка не было, я его спросил: «Хочешь полететь?» – «Давай, может, медаль дадут». Мой стрелок Миша Тоскунов погиб вместе с замполитом полка, подполковником Мельниковым, когда я улетел в Куйбышев получать самолеты. Так что много их сменилось…

20 октября 1943-го замполит 820-го ШАП, майор Сергей Фролович Мельников, повел девятку Ил-2 за Днепр, на цель в деревне Анновка. На пути к цели, прямо по курсу, увидели, что на той же высоте по нашему переднему краю с круга работают 9 самолетов Ю-87. Они оказались на нашем пути, и мы не могли не

стрелять по ним. Мы их как увидели, начали пускать РС, из пушек и пулеметов стрелять. Несколько самолетов сбили. Развернулись на цель, сбросили бомбы, вышли из пикирования прямо на группу из 54 или 56 «лаптежников». Проскочили сквозь строй, все стреляли, и стрелки стреляли. Опять кого-то сбили. Пошли домой, на пути – опять девятка «лаптежников» в кругу. Прошли через третью группу, обстреляв и ее.

Когда эту последнюю группу обстреливали, смотрю, под четыре четверти идет «юнкерс». Он выше, я ниже. Поддернуть самолет боюсь, поскольку могу потерять скорость и свалиться. И все же азарт охватил. Я поддернул самолет, дал очередь из пулемета (я всегда так делал – сначала трасса из пулемета, а по ней уже пушечную), трасса прошла прямо перед ним, я тут же стреляю из пушек. От него щепки полетели, он повернулся и – в землю. Нам засчитали девять сбитых; всем дали орден Красной Звезды и полторы тысячи рублей.

Комэском у нас был Одинцов Михаил Петрович, впоследствии дважды Герой. Под вечер он повел девятку на Кировоградскую железнодорожную станцию. Пришли на станцию, сбросили бомбы с горизонтального полета, встали в круг. Постреляли, выходим из атаки с правым разворотом к реке и мосту через нее. Там стоят машины, солдат много. Мы раз по ним прошлись, развернулись вправо и случайно выскочили на аэродром Канатово, а он был забит самолетами. Проскочили, даже не успев пострелять. С аэродрома взлетела пара истребителей, атаковала нас, но мы отбились. Вернулись домой, доложили, что задачу выполнили, по станции отбомбились. Сколько убили солдат? А хрен его знает сколько. Они же падают, а убил ты его или он от страха упал, ты не знаешь. Один раз я пикировал и в форточку смотрю – лежит солдат у калитки и, не целясь, стреляет по самолету. Во, думаю, гад! На втором заходе я специально стрелял по этой калитке, где он лежал. Правда, может, он уже и убежал.

Одинцов доложил, что на аэродроме много самолетов. Утром он повел три девятки из трех полков на аэродром. Нашу девятку прикрывали штук шесть «яков». А другие девятки должны были прикрывать истребители Покрышкина, но они не встретились. Пересекли Днепр. Смотрим, идет пара немецких истребителей. Истребители прикрывают только нашу первую девятку. А эти две девятки идут сзади без прикрытия. Увязались эти истребители за нами, потом еще пара, еще… На подходе к аэродрому истребителей собралось несколько десятков, начали планировать под небольшим углом и стрелять. Я до того увлекся стрельбой, что забыл, что у меня же еще бомбы есть. Аварийно их сбросил с

пятидесяти метров. Бомбы были пятидесятикилограммовые, так что не страшно. Когда я вышел из атаки, там каша получилась. Две задние группы немного срезали, и 27 самолетов перепутались, стали наползать друг на друга. Два самолета столкнулись. А я еще на выходе увидел, что надо мной в пятнадцати метрах висит «мессер» – я не могу стрелять, и стрелку угла обстрела не хватает. Хорошо, что наш Як спикировал и его сбил. Но удар был очень удачный – мы пришли на рассвете, они не успели взлететь. Никого из нашей группы не потеряли.

Потом мы базировались в Умани. Дороги раскисли и, видимо, немцы подвозили бомбы на самолетах и складировали их прямо возле бетонки. Надо летать, а бомбы лежат. Командование привлекло местное население, мужиков, оттаскивать их от полосы. Я получил задачу вылететь парой на разведку. Сижу напротив полосы, запускаю двигатель. Смотрю, вылетает пара истребителей. Андрианов ведущий, Поворков ведомый. Ветер был поперек полосы. Смотрю, ведущего сносит, он кое-как подорвал машину, оторвался, ушел. Следом взлетал ведомый. На взлете не удержался. Занесло его на этих работающих людей, которые убирали бомбы. Правой «ногой» зацепился за бомбу, два раза скапотировал, поубивал этих людей. Вылез бледный весь. Я выключил двигатель. Не могу лететь.

А. Д. Вы видели результаты своей работы?

– А как же. В феврале, когда немцев погнали с Украины, мы с Веревкиным (он потом погиб в Львовской операции) пошли на разведку на Дубоссары. Разведали мост, сбросили по нему бомбы – одной попали, и пошли на дорогу. Километров пять отлетели от Дубоссар, смотрим, сплошной колонной идут войска: машины, кони, люди. А на черноземье весна – это значит грязь по колено, с дороги в поле не свернешь. Мы разошлись по сторонам, он – вправо, я – влево. Пошли вдоль дороги на высоте 10–15 метров. Машину поддернул, 200 метров набрали, пикируешь на них, поливая из пушек и пулеметов. Снизился, перешел на другую сторону, теперь его очередь. Люди пытаются убежать из этой колонны, а куда ты убежишь? Вот так километров восемьдесят мы летели. Дошли до Котовска – уже патроны и снаряды кончались. Там обстреляли кавалерийскую часть. Запомнились раненые лошади – они подняли бунт, оборвали поводья. 10 секунд, и мы проскочили. Пришли, доложили, что шли над колонной, создали заторы. Подняли все три полка на эту колонну. Три полка там работали! Бомб не было – не подвезли, только из пушек, пулеметов и ракетами работали. Я второй раз туда не ходил. Сопротивления никакого там не было, они не стреляли.

Потом нас перекинули в Молдавию, в город Оргеев. На переправу через Днестр, западнее Кишинева, майор Веревкин повел шестерку. Пришли, отработали в одном заходе по скоплению техники и людей и на бреющем полете пошли на свой аэродром. По дороге шерстили какие-то повозки. Вдруг смотрим, а по узкоколейке паровозик тащит три вагона. Мы постреляли – солдаты начали выпрыгивать. Веревкин становится в круг и давай их колотить. В одной из атак Веревкин хвостом зацепился за трубу паровоза и на аэродром привез кусок этой трубы – еще бы на десяток сантиметров ниже, и он бы там остался. А вообще-то на радиаторах частенько привозили куски кожи, землю, ветки.

В Корсунь-Шевченковской операции нас посылали добивать окруженную группировку у деревни Шендеровки. Еще снежок лежал. Бомб у нас не было, поскольку с подвозом были проблемы, так вот мы ходили, стреляли из пушек и пулеметов. Помню, большое поле пред деревней – все мышиного цвета от солдатских шинелей, и никто в нас не стреляет. Сейчас мне их даже жалко, а тогда пальцы на гашетки и пошел туда, в кучу. Отстреляешь и потом выскакиваешь над своей территорией. Мы так били дня три, наверное. По врагу стрелять приятнее, чем по мишеням. Никакой жалости я не испытывал. Задача стояла убивать и убивать как можно больше. Наоборот, когда хорошо попал или что-то взорвалось, чувствуешь душевный подъем.

А. Д. В вылете на переправу вы сделали один заход по цели. От чего зависит количество заходов?

– От задачи, от самой цели и от противодействия – умирать-то не хочется. Мы летали на аэродром Куши в Румынии, где базировались истребители. В полку оставалось двенадцать самолетов, вот их командир полка и повел. Атаковали с одного захода, развернулись и – бегом домой. Доложили командиру дивизии Агальцову, а он нас отругал за то, что один заход всего сделали.

Перед Висло-Одерской операцией стояла задача пройти Чехословацкому корпусу генерала Свободы через Судеты. Ущелье, через которое шли войска, прикрывалось немецкой противотанковой артиллерией, закопанной в склоны гор деревни Яслиска. Немцы сожгли несколько танков, пока нам не поставили задачу подавить эту артиллерию. Я повел двенадцать самолетов с задачей пробыть над целью как можно дольше. Группе я сказал, что если в первом заходе я бросаю бомбу, то следующий за мной пускает РС, а третий стреляет из пушек и так далее, чтобы на каждом заходе падали различные снаряды. Встали в круг с дистанцией между самолетами метров 700. Сделали пятнадцать

заходов. Видно: идут наши танки с десантом на борту и ни одного выстрела! Прижали мы их к земле! Кончились боеприпасы, а мне говорят: «Атакуй так». Сделал еще два захода, докладываю: «Горючее на исходе». Только тогда мне разрешили домой уйти. Командир корпуса, генерал-лейтенант Рязанов, сам приехал к нам на аэродром и всех поблагодарил. Вылет был очень эффективный.

Начало Висло-Одерской операции тоже хорошо запомнилось. Перед ней мы с полмесяца готовились. Нас даже командир полка на машинах возил на передний край. В первый вылет я повел шестерку. Мы взлетели, когда едва забрезжил рассвет. Погода была плохая, видимость низкая. От земли поднималась дымка, переходившая на 800 метрах в облака. Вот так на этих 800 метрах я и «попер» на цель. Над линией фронта я попал в настоящий ад: шла артиллерийская подготовка. Наши снаряды летят и светятся в облаках. Ощущение, что вокруг тебя все горит. Деваться некуда – вверху облака, разворачиваться нельзя. Не знаю, как в нас не попали?! Проскочил я снаряды, видимость стала лучше, нашел цель, атаковал. Набрал высоту и вышел за облака. На малой высоте не пошел – страшно было.

А. Д. Ваш основной противник – малокалиберные зенитки?

– Да, конечно. Крупнокалиберная артиллерия прикрывала только важные, крупные объекты. Когда на узловые станции идешь, там тебя и крупная, и средняя, все, что хочешь, встречает. Самое страшное – это первый залп, потому что не знаешь, где он будет. Идешь группой, не маневрируешь. Как только показались разрывы, допустим, 6 шапок правее на той же высоте, – тут уже проще. Логика какая у человека? Не попал, надо поправить, а я в эти разрывы ныряю. Пару залпов сделали, а поздно – я уже проскочил… От малокалиберной спастись легче. Если они сзади бьют, то я, конечно, не вижу, а так снаряд долго летит, его видно, и можно уйти скольжением. Ну, и экипажи выделяли на подавление.

Потом Берлинская операция. На третий день наш фронт вышел к южным окраинам Берлина и встал. Мы тогда говорили: «Что же мы стоим перед Берлином?!» Немцы уже бежали. Один раз зашел в атаку, мне по радио говорят: «Прекратить атаку». Я отвечаю: «Это же цель!» – «Они идут сдаваться». Выхожу, смотрю, стоят несколько наших танков. 29 апреля я получил задачу девяткой лететь на Берлин штурмовать артиллерию в Потсдамском парке. Вот тут я решил, что мне – хана! Столицу же море зениток и истребители прикрывают. А перед самым концом войны умирать-то ой как не хочется! Вышел на цель, атаковал и

на бреющем развернулся домой. Пришел домой, все доложил, нормально. Между 29 и 11 числом полк не летал. Не было целей. А последний вылет делали 11 мая на колонны отступающих войск в Чехословакии. Атаковали с ходу, потом встали в круг, постреляли. Мой командир эскадрильи или лишний заход сделал, или что, но ему не хватило топлива. Он шестеркой сел на немецкий аэродром, захваченный американцами. Приняли их там хорошо, накормили, ночью привезли горючее, заправили. А у нас на аэродроме подняли бурю: «Как так! Сели у американцев!» Одинцов получил команду залить полные баки, полететь туда шестеркой, перелить горючее и хоть куда, хоть в поле, но посадить самолеты, лишь бы они не были у американцев! Только самолеты приготовили, должны взлететь – смотрим, шестерка садится. Оказывается, их утром заправили, накормили, пожали руки и – вперед. Прилетели.

А. Д. Как вам, как летчику, Ил-2 после СБ?

– СБ был легче в управлении. Хороший самолет, но совершенно не годился для боя, поскольку легко горел, а Ил-2 был устойчив к повреждениям, но утюг. Горку на нем не сделать, тысячу метров с бомбами набираешь минут десять. Поэтому на цель шли, набрав высоту над своей территорией. Пикировать градусов под 45–60 он мог. Но, знаешь, были самолеты, которые влево разворачивались, а вправо ты его уже не развернешь. Почему? Или крыло кривое, или еще что. Были и такие тяжелые, что, пока развернешься, группа уже уйдет. В первом заходе на цель обычно сбрасывали бомбы. Во втором заходе РС, пушки, пулеметы. А если заход один, то все сразу: бомбы сбросил и стреляешь, сколько успеешь.

Как к РС относились? Посредственно. Они же неуправляемые. Единственное точное оружие у штурмовика – это пушки, пулеметы, и то лучше по площадям стрелять.

А. Д. Водить начали примерно с 30-го вылета?

– Позднее. В каждой эскадрилье ведущими обычно ходили командир эскадрильи или заместитель. Меня замкомэска поставили только перед Львовской операцией. Здесь уже проще стало. Сложно воевать было на Курской дуге. А после Днепра немцы поняли, что проиграют войну. У них не стало боевого духа. Это чувствовалось. К концу войны – это легкие вылеты. У нас в полку был только один летчик – Саша Глебов, который еще под Москвой воевать начал. Вылетов у него было больше, чем у меня, но его не любило начальство, потому что он всегда перечил командиру: «По какому маршруту летел?» – «А, во!» – и пальцем в

карту тычет. Героя ему не дали – три ордена Красного Знамени, и все.

А. Д. Приметы были?

– Фотографироваться перед вылетом нельзя. Про кисет я уже рассказал. Летал в одной гимнастерке. Она уже вся прогнила, рваная, желтая, а все равно в ней. Никогда не летал с орденами и документами.

А. Д. Какое количество вылетов максимально вы делали в день?

– Три. Больше мы не успевали. Хотя физически могли больше. Молодые ребята, нас кормили хорошо.

А. Д. По своим попадали?

– Я – нет. Я хорошо ориентировался.

А. Д. *Как вводили пополнение?*

– На войне особо не церемонились. Я не помню, чтобы проверял технику пилотирования. Пришел, летная книжка есть – полетишь. Как полетишь, твое дело. Молодой летчик становился ведомым – делай так, как ведущий: лети хорошо, сядь хорошо, вовремя сбрось бомбы. Вот и вся учеба. Это же война. Нас так часто убивали, сегодня пришел, послезавтра его убили, ты его и в лицо-то не запомнил. И нас точно так же принимали. Старые летчики что-то рассказывали. Про встречи с истребителями много рассказывали. И байки, и басни.

А. Д. Из чего складывался боевой день?

– Старались поближе к аэродрому и как можно кучнее. Мы всегда жили в школе или в клубе, где строили нары, на которые набрасывали сена или соломы и застилали брезентом. Хорошо, если одеяло не общее. Я вот не помню, чтобы за все летние бои 1943 года мы хоть раз мылись в бане! Первый раз, по-моему, мылись уже на берегу Днепра. Под Белгородом в выходной командир полка на машине отвез нас на речку, и все. Вечером затопим печку. Сидим, байки рассказываем. Гимнастерку снимешь, а там вши. Над печкой потрясешь – только треск стоит. Так вот, если с вечера не получили задачу (а могли и ночью поставить задачу, и утром, в любое время), то вставали в 6–7 часов, умывались, брились (такого суеверия, чтобы перед полетом не бриться, у нас не было), шли на завтрак. Аппетит был нормальный – молодые. После завтрака – на аэродром, где получали задачу от командира полка. Подготовились, маршрут

проложили. Мандража у меня не было – первый раз, что ли?! Когда война закончилась, мы не знали, что делать. Мы привыкли воевать, летать каждый день. Конечно, обрадовались, что кончилась война, – тебя уже точно не убьют, но появилось свободное время, к которому мы не привыкли. Ну, а потом – по машинам. Я когда ведущим был, не говорил «На взлет!» Я говорил: «Поехали!» Именно – «Поехали!»

Афанасьев Юрий Сергеевич

С самого детства я мечтал летать. В 1935 году, окончив седьмой класс, я поступил в авиационную спецшколу, но через два года ее перепрофилировали в артиллерийскую, и я из нее сбежал в обычную. В 1939 году окончил десятилетку и

одновременно аэроклуб Дзержинского района. 12 июня получил аттестат, а 17-го – уже был в армии. Меня направили в Слонимскую авиационную школу в Белоруссии. Гарнизон находился в Поставах, а наша эскадрилья базировалась в 18 км от границы на аэродроме у села Михалишки: 20 самолетов СБ, столько же Р-5 и 200 курсантов. В первый же день войны пришли 24 бомбардировщика Ю-88 и разбомбили нас. Получилось так: стоит линейка самолетов, и я на этой линейке. Летят самолеты, мы думали, наши. Вдруг самолеты бросают бомбы, кто-то кричит! Я сразу бросился в сторону. Причем куда бросился? Я же успел немного поучиться артиллерии и знал, что бежать надо не в сторону леса, куда в основном все побежали, а на открытое пространство. Когда бомбы стукнули, я лег и так лежал до конца бомбежки. После этого налета мы, 70 человек, с разгромленного аэродрома пешим порядком тронулись на восток. До штаба школы было 80 км, и все эти километры мы протопали под обстрелами. Прибыли в Поставскую школу и примерно через 3–4 дня пешим порядком, набив противогазовые сумки продуктами, пошли на Витебск. В Витебске уже собрались остатки трех летных школ. Нас погрузили в эшелон, и мы поехали на Москву.

Из Москвы нас опять куда-то повезли. По дороге мы несколько раз выгружались, чего-то ждали, снова грузились… Приехали в Оренбург, где из остатков трех или четырех школ-беглецов организовали 3-ю Чкаловскую школу. Там мы начали учиться летать на СБ. Сначала нас поселили в здании школы, а потом ударил 30-градусный мороз, и мы отрыли землянки на 10 человек. В землянках было тепло, только блох много. Кормили нас «на высшем уровне»: 3 раза в день манная каша – и так в течение полугода. Всю зиму мы непрерывно занимались расчисткой аэродрома от снега: намечалось, что через него будут гнать из Америки самолеты. Чистили прямо до земли, а глубина снега – 70–80 см, заносы… Сегодня вычистили, завтра все по новой!

Весь 1942 год я провел в этой школе. Мы прошли обучение на СБ, сдали зачеты, нас произвели в сержанты. После этого примерно четыре месяца мы просто сидели и чего-то ждали. Потом нам прислали три или четыре одноместных штурмовика УИл, и нас начали обучать на них. На штурмовике я выполнил 20 или 30 учебных полетов, к февралю 1943-го окончил обучение. До мая снова мы чего-то ждали. В мае, смотрю, зашевелились. Нам присвоили звание младший лейтенант, отобрали 18 человек и привезли на железнодорожную станцию. Помню, заставили сдать спички, чтобы мы не курили, поскольку ехали на товарняке с сеном.

На войну мы попали не сразу. Сначала недолго пробыли в запасном полку в Дядьково, на канале Москва – Волга, за Дмитровом. Вот там я стукнулся. Послали тройку лететь по маршруту. Взлетел – вроде ничего. И вдруг на развороте что-то щелкнуло, смотрю, а давление масла «0»! Я думаю: «Дело пахнет керосином!» Отошел, чтобы не мешать соседям. Потом, смотрю, начала расти температура. Тогда я поворачиваю к своему аэродрому. Летел до него, наверное, минут десять: к этому времени на моторе уже чай заварить было можно. Решил садиться. Захожу, разворачиваюсь, сажусь, и – самолет проваливается. Я пытаюсь его подтянуть, но мотор уже не работает, винт стоит. А я уже шасси выпустил! Вижу, как раз поперек моей линии посадки – канава (ее вырыли для добычи торфа). Мне свернуть некуда, уже вот-вот – касание. Стал убирать шасси, кое-как перетянул через нее и плюхнулся раскорякой… Стукнулся лбом в трехцветную сигнализацию. Остановился, вылезаю. Сразу подбежали с аэродрома. Санитарка меня перевязала. Командир спрашивает: «Что случилось?» Я рассказываю, что случилось. – «Ладно, иди к себе». Я пошел к себе в общежитие (оно было довольно близко), а техники начали сразу проверять, что там к чему в моей машине. Оказалось, что оборвался один шатун – это бывало довольно часто. Вот и все.

Я немножко подлечился, окончил курс обучения. Приехали «купцы», отобрали группу, выдали предписания. Сказали: «Пойдете на вокзал к дежурному, вас посадят на поезд. Вы доедете до Малой Торопы, на Волге. Там вас снимут». Ехали мы два дня, без обогрева, очень холодно было. По прибытии мы вылезли, зуб на зуб не попадает. Построились. Пришел какой-то начальник, в летной куртке. Как мы потом узнали, это был командир нашей дивизии. Нас разделили на три полка и парами быстро на У-2 довезли до полков.

Я попал в полк, который только-только вышел из боев на Курской дуге. Это был 211-й штурмовой авиационный полк (представленный к Гвардейскому званию – преобразован в 154-й ГвШАП 14.4.44 г. В период Курской битвы в течение июля выполнил 327 боевых самолетовылетов и потерял всего 3 (!!!) самолета Ил-2 – абсолютный рекорд воздушных армий, участвовавших в сражении. Для сравнения, налет на одну боевую потерю в 621-м и 893-м ШАП 307-й ШАД, в которую входил и 211-й ШАП, не превышал 20 с/в, налет полков 308-й ШАД 3-го ШАК за этот же период составил 18 с/в. – **Прим. О. Растренина**), который входил в состав 307-й штурмовой авиадивизии 3-го штурмового авиакорпуса резерва Главного командования. Поселились в избах по 5 человек. Несколько дней мы просто

отогревались, обживались. Да и потом, с полмесяца, мы ничего не делали, только ходили на расположенное рядом озеро, глушили щук головыми шашками. Потом нас начали вывозить, на одноместных самолетах сначала. На таком самолете я сделал два или три вылета, а вот мой приятель такой самолет разбил: сел верхом на У-2. Он хороший летчик был, но рассеянный. Никто не погиб, но самолеты он поломал. Помнится, его почти не наказали: так, отсрочили на пять вылетов присвоение звания, а потом он начал летать и воевать как все.

Потом нас вывозили на спарках, самолетах с двойным управлением, учить боевому применению. В школе-то мы не летали с боевыми бомбами!

Затем стали брать на боевые вылеты. Первые вылеты я сделал на одноместном штурмовике, четвертым самолетом в звене, в хвосте строя. Мне сказали: «Первая твоя задача – не оторваться, чтобы не убежал куда-нибудь. Вторая задача – маневрируй, смотри, чтобы тебя не стукнули. А бомбы кидать и стрелять – смотри за ведущим! Как он будет бомбы кидать, так и ты кидай. Будет стрелять, и ты стреляй». Вот так! Я все так и выполнял. Ведущий бросает бомбы на механизированную колонну. Ну и я туда же. Он стреляет, я стреляю. Он РС выпускает, и я выпускаю. Все по плану!

В первом вылете мне даже страшно не было. Там работать нужно – самолет же не сам летает! Нужно за температурой следить, газ и шаг винта регулировать, в общем, хватает работы. Единственное, страшно было оторваться. Нас прикрывали свои истребители, но в этом районе было много и немецких истребителей. Думаю, как оторвешься – сразу скушают. Но все прошло нормально, и так я летал примерно месяца два; сделал десять вылетов. Когда нас вводили, то эти первые десять полетов нас оберегали, смотрели, куда поставить, а потом уже мы ходили в общей куче. Вводом в строй молодого поколения каждая эскадрилья занималась сама. Какого-то официального «обмена опытом» не было, но тактическим приемам и вообще всему нас опытные летчики учили «по ходу дела».

После десяти боевых вылетов я получил орден Красной Звезды, и заместитель командира полка Кореняк взял меня к себе напарником. Кореняк, как правило, ходил ведущим, кроме слишком уж опасных полетов. Он, бывало, мне говорит: «Ты повнимательней будь». Я говорю: «Стараюсь»…

Потом мы перелетели на другой аэродром. Получилось так, что мне пришлось перелетать последним. Все самолеты улетели, остался один я. А пурга была. У меня – опытный механик, техник звена, тоже офицер. Говорит: «Давай, все готово. Все проверил».

Ждем, когда нам разрешат вылет. А уже 1 января, и мы, конечно, немножко навеселе. Пурга метет. Техник выскакивает, натягивает чехлы на фильтры, и вдруг ракета. «Взлетайте быстрей, а то затянет!» Мы взлетели, и я никак не мог высоту набрать, пришлось на форсаже идти. Прилетаем, командир полка внизу встречает, кулаком машет. Дело в том, что этот техник, когда нас замело, надел на воздушные фильтры брезентовый чехол, а я и не обратил внимания, что он его не снял. Но ничего, уцелели.

Командир моего звена, Кононов Борис, погиб тогда, когда у меня было вылетов 20, и после этого командиром звена стал я. Его экипаж, механик, оружейницы упросили меня написать на моей «девятке» «За Бориса!» Опознавательные знаки полка? Белая косая полоса на хвосте и синие коки винтов. Даже зимой машины в белый цвет не красили, а так и летали на зеленых.

Летали мы редко, потому наградами нас не шибко баловали. Поскольку корпус был РГК, то в бой нас вводили только там, где прорыв – на самые опасные участки. Причем в любом месте нашего фронта. Ни к какой воздушной армии мы не принадлежали, нас придавали частям как фронтовых летчиков и принимали нас как непрошеных гостей или «бедных родственников». Например, под Родзеховом мы стояли 4 месяца «без права голоса»: не включая радио. Когда писали фронтовые заключения, то мне, например, написали пребывание на фронте меньше года, хотя я был в действующей армии около 2 лет. Тем не менее я совершил 70 боевых вылетов. Это – немало. Летал на разные цели: пехота, танки, аэродромы. Самое сложное – аэродромы. На такие полеты наши старшие командиры не летали, даже командир полка не летал на аэродромы. У нас был хороший командир полка, воевавший еще в Испании. Он здорово летал и машиной управлял – будь здоров! Случаев трусости в полку не было вообще. Наоборот, ругались на высоких тонах с начальством – «Пустите летать!» Не посылают! Нам хотелось летать. Не летаешь, значит, сидишь дома, теряешь квалификацию. Хотелось дело делать, мы воевали не для орденов. Хотя у меня за войну пять орденов: два ордена Боевого Красного Знамени, два ордена Отечественной войны и Красная Звезда.

Замполит нашего полка, мой однофамилец, майор. Хороший человек, летчик, погиб, врезавшись в гору. Вообще небоевых потерь было мало, а вот сбивали нас много, и к нам постоянно приходило пополнение. К потерям мы привыкли. Просто воспринимали их как часть боевой работы. И таких переживаний, как в фильме «В бой идут одни старики» показано, не было. Сядем, выпьем стакан, помянем, и все. Благо 100 грамм нам всегда полагалось после боевых вылетов. Все пили, и я пил, а как

же! Я же не могу быть «белой вороной»! Эти 100 грамм помогали, аппетит появлялся. Утром есть не хочется, и мы до часа-двух летали на голодный желудок. А вот вечером, когда 100 грамм выпьешь, а к этим 100 граммам еще и бутылку на троих… Вот хорошо!

Взаимоотношения между техническим и летным составом были самые нормальные. Летчики и стрелки питались в одной столовой, а техники отдельно. Жили мы дружно. Я – начальник: у меня был механик, моторист, оружейник, стрелок – пять человек. Со стрелком мы вообще были «друзья до гроба», а вот механика я иногда «песочил». Скажем, или неисправность какая-то – давление не то, или воздух травит… Тогда я ругаю не моториста, а механика, и это уже его задача с ними разговаривать. Отказ оружия в бою у меня был один раз – не все бомбы высыпались. Сажал машину я осторожно, и все обошлось.

Да, в полку было 40 девушек, и мы крутили романы. Были танцы. Какие бы ни были потери, танцы – обязательно! Там я познакомился с моей женой, с которой мы прожили 52 года. Она была в соседней эскадрилье сначала техником-мотористом, а потом ее взяли в дивизию как наиболее грамотную – она окончила один курс института.

В нашем полку женщины стрелками не летали, разве что иногда, «втихаря». Женщины были мотористками и оружейницами и на любой вылет были очень заняты. А я почти все свои вылеты, за исключением трех, летал с одним своим стрелком, Толей Боковым. Задний стрелок на самолете был необходим. Мы с ним договаривались, что если нужно, чтобы я развернулся, то он мне говорит «налево», «направо», – и я срочно перестраиваюсь. Однажды я полетел с чужим стрелком, тоже хороший был парень, и, как нарочно, мне прямо сюда, в затылок, идет снаряд из пушки немецкого истребителя. Он сумел пробить броню, но осколки были небольшие. Стрелок говорит: «Я ранен немножко». – «Как немножко, крови-то много потерял?» – «Нет. Полетим дальше». Неделю он «сачковал» потом. А не было бы брони, его бы сразу убило, и никто бы не узнал, почему он погиб.

А. Д. Кто чаще погибает – летчики или стрелки?

– Стрелки чаще летчиков погибали. Один наш летчик троих стрелков похоронил. Вот, скажем, был летный день. Погода ясная. Летали мы с узкой полосы, даже не полосы, а просто с расчищенного участка. Молодой летчик упустил направление, и его повело вправо. Он оторвался, дал форсаж, все честь-честью, но когда он оторвался, ему нужно было перевести как бы на снижение, опустить хвост, а он не опустил, все тянул на себя. И

завис в таком вот положении… И рухнул. Самолет, конечно, всмятку, летчику снесло половину головы. А стрелок у него был в годах, и когда увидел, что они падают, то прижался к бронеспинке. Мы подбегаем и первым делом вытаскиваем летчика. А этот, смотрим, вылезает сам – идет, качается. После этого он не летал.

А. Д. Кабина у Ил-2 удобная?

– Да. Она большая. Я летал на нескольких типах самолетов, и как летчику мне Ил-2 нравился: если загоришься, то вылезти можно. Помню, стукнули мне по мотору, когда я шел на бреющем. Пришлось выбирать место для посадки прямо с бреющего полета, благо это было уже на нашей территории. Сажусь на брюхо. Самолет во все стороны мотает, ручка бьет. Я все зубы берег, потому что помнил, как первый раз лицо разбил. Влез между деревьями. Хотел сам вылезти из кабины. Надо поднять фонарь, а он весит 80 кг. Это и так-то довольно трудно, а здесь еще придавило какой-то елкой, ну не могу поднять! Чувствую, буду поджариваться. Самолет еще не горел, но уже собирался. Тут мой стрелок выскочил и тащит меня через форточку. Он меня дергает, а меня парашют не пускает. Я говорю: «Ты расстегни, а то оторвешь руки-то». Он расстегнул парашют, тогда я вылез. Самолет не сгорел, не знаю, что с ним сделали.

А. Д. Отправляли в дома отдыха летный состав?

– Обязательно. Всегда, как только мы останавливались где-нибудь на несколько дней и знали, что летать не будем, то организовывали человек на десять дом отдыха. Сидим, выпиваем, беседуем. Какие еще развлечения? Играли в домино, а вот песен не пели совсем. У летного состава почти всегда была баня, поэтому вшей не было.

А. Д. В чем летали?

– Кто в чем. Наград с собой не брали. Мы снимали гимнастерку с наградами и оставались или в свитере, или в куртке меховой, если она была. Если нет, то в меховом комбинезоне, но в нем хуже, он сковывает движения. Носили сапоги, зимой – унты. И шлем, конечно, очки. Было личное оружие – пистолет. Стрелять из пистолета мы тренировались. Утром встаешь и стреляешь, чтобы не ржавел.

Что еще о нашей жизни рассказать? Писали письма домой; матери я писал раз в месяц. Нам платили деньги, месячное жалованье; я их в основном отсылал матери. За боевые вылеты платили так: за 50 вылетов – 3 тысячи рублей. Один раз я их

получил. Еще за ордена платили; талоны были, и платили по этим талонам. Потом их отменили.

В боевой ситуации к немцам относились просто: их надо бить. Это – противник. Когда перешли границу, жили у немцев. Отношения с ними были чисто официальные. У них народ разный, и у нас разный. Особенно пехотинцы – они все требовали от немцев. А нам что требовать? Никаких эксцессов не было. Из Германии нам удавалось посылать посылки – шмотье разное. Как-то я рулон белого материала послал: у меня сестра, меня на два года моложе. А вообще, что брали, то и посылали.

А. Д. Приметы или предчувствия были у вас?

– В приметы мы особо не верили, но я брился только вечером, больше – никаких. И фотографировались мы очень редко.

А. Д. Перед вылетом не страшно? Не было таких мыслей, что, «может быть, не вернусь»?

– Да, бывают такие мысли, когда идешь по аэродрому. Но в бою ноги не тряслись: когда надо уходить от «фоккера» или «мессера», то работаешь педалями и работаешь… А как только сел – все. Меня даже сны о войне не преследовали, нет. Всё забылось…

А. Д. Что самое сложное?

– Самая сложная цель – это аэродромы. Запомнилось, как осенью 1944 года мы вылетали атаковать вражеский аэродром, откуда нас все время тревожили. Нас повел штурман полка, капитан Николай Запруднов. Вечером Запруднов говорит: «Ну, братцы, слава нам. Кого не досчитаемся, за вас выпьем». Вылетели мы тремя шестерками. Он первую шестерку вел, вторую – я, третью – другой офицер. Стоял ясный солнечный день. Запруднов мне: «Девятка, как штаны?» – «Нормально». – «Берегись, скоро будут мокрые». Потом вдруг команда взлетать. Взлетели мы, все 18 аэропланов. Смотрю, каким-то он ведет нас чудны́м маршрутом. Не на аэродром, а куда-то в сторону от него! Уже вражеский аэродром остался сзади, а мы летим, летим. Потом он машет крылом, что, мол, поворачиваем. И вот он со стороны солнца выводит нас на этот аэродром. Мы подходим, а там еще ремонтные работы ведутся. Они не ждали налета. Хорошо он рассчитал! Мы «ломанули» и в общей сложности разбили там около 40 машин. Я иду со снижением, точно бросаю бомбы – они были со взрывателями замедленного действия, – и вдруг прямо по курсу взлетает «Фокке-Вульф». У него скорости еще нет, а у меня скорость за 350. Я нажал РСы – они брызнули,

он скапотировал и загорелся! Его засчитали нам как групповую победу. Все вернулись…

И еще один удар мне запомнился. Это был самый тяжелый для меня вылет перед самым концом войны – 25 апреля под Берлином. Немцы к тому времени собрали всю истребительную авиацию в кучу. Мы вдруг получаем сообщение, что немцы прорвали нашу оборону и ведут наступление на город Балцин. Это была уже занятая нами территория, и туда ударили немецкие танки. Послали две четверки штурмовиков и четверку истребителей в прикрытии. Первую четверку вел Костя Балашов, он у нас был заместителем комэска. Вторую – я.

Минут через 20 мы подходим к той линии фронта. По нам открыли сильный зенитный огонь, и наши истребители сразу ушли, больше мы их не видели. Маневрируем, подходим к Балцину, еще пуще зенитки стреляют. Костя по всем правилам поставил звено в круг, заходит на цель – две танковые колонны. Бомбы сбросили. И сделали заход на танки тем, что у нас осталось: РС, пушками и пулеметами. И вдруг снизу вверх, свечой, посередине нашего круга взмывают «мессеры»!!! Правда, нам уже кричат: «Братцы, истребители противника!» Мы начали считать и сбились со счета, столько было немецких истребителей! Потом мы узнали, что их было 32. А нас было 8… Костя, молодец, командует: «Переходим на бреющий!» Самый тяжелый момент – выходить из круга в нормальный полет, потому что здесь кто-то остается последний, а последним всегда достается. Передо мной выскочил один «фоккер», пытаясь атаковать кого-то передо мной, и я ему «вмазал»! Он задымился, загорелся и куда-то пошел. Мне его зачли как сбитого. Слышу, мой стрелок говорит: «Сейчас нас бить будут». – «Откуда?» – «Слева!» Значит, надо уходить вправо. Ногу даю, без крена, скольжением, из стороны в сторону маневрирую.

Гляжу, третий номер моего звена, мой лучший друг Вася Шаповал со своим ведомым Мишей Вульфиным, вдруг клюнул и пошел в сторону Германии. За ними сразу куча немецких истребителей, «мессеров». Больше мы их не видели и ничего не знаем о них. Кто знает, почему они ушли? Может быть, по ним попали… Нельзя сказать, что они нас бросили – просто не могли вырваться. Теперь, значит, нас осталось 6. Я еще «потелепался» предпоследним, и моего последнего тоже срубили. Я говорю стрелку: «Толя, у тебя есть чем стрелять?» – «Пока есть». Я пристраиваюсь к этой четверке слева. Они низко идут, а я еще ниже, буквально по веткам. Когда самолеты низко идут, к ним снизу не подойти, а сзади их пять стрелков отгоняют. Но вот гляжу – пара истребителей нас догоняет и дает две очереди

залпом: один, второй. С четвертого номера Костиного звена вся обшивка слетела… Четверо нас осталось. Вот здесь я малость струхнул.

Немцы били нас по всем правилам. У ведущего срубили антенну, – значит, он остался без радио. У второго вывалились щитки. Чувствую, он пытается ими управлять, но только закроет, они опять открываются. Эти щитки забирают 30–40 км скорости. Хорошо, у него пневмосистема работала! А у третьего – сквозная дыра метрового размера в фюзеляже, и масло льет. А у меня все в порядке, как ни странно.

Еще до нашей территории не дошли, там озеро еще было, как немцы от нас отвалили: начали стрелять наши зенитки. Нас вернулось четверо. Приходим на свой аэродром. Балашов сел первый. Командир полка шумит: «Куда Афанасьев со своей четверкой делся?» А поскольку моя машина была цела, то я ждал, пока все остальные сядут, со своими повреждениями. Коржевин, у которого фюзеляж был дырявый, сел на пузо, притер машину вдоль посадочной. И только он коснулся, как у него хвост отвалился, и он на глазах у всех куда-то врезался. Командиру полка говорят: «Коржевин на пузо сел!» Тот схватился: «Я ему сейчас! Такой-сякой, не мог посадить!» Подъезжает в машине, смотрит, хвост отдельно, всё отдельно. «Да, – говорит, – трудновато ему садиться было».

После этого, правда, я побывал у особняков. Один спрашивает: «Где был?» Второй – «Где был? Куда удрал?» Все побитые, а я целый! Это был единственный раз, когда у меня было что-то с Особым отделом.

А. Д. Самое сложное – аэродромы, а потом что?

– Переправа – сложная цель. Там нужно выдержать какое-то время, а в это время в тебя бьют. Заходить на переправы мы старались пониже, чтобы точнее попасть. И когда ты замедляешься, чтобы найти цель, поставить ее точно в прицел, как раз в это время тебя зенитка и бьет.

А. Д. Как бомбы бросали?

– Прицелов для бомбометания не было, и впереди на капоте стоял штырь, который нужно было совместить с крестом на стекле. Подводишь перекрестье под штырь и бросаешь. Но вообще, имея практический опыт, я знал, когда надо бросать. Все на интуиции. Когда мы приехали в Литву, командир дивизии дал нам время на подготовку, поскольку было затишье между боями, в которых мы участвовали. Поставили разные мишени, зажгли костер, и командир дивизии говорит: «Кто «раздолбает» этот

костер – пошлю в отпуск». Я раздолбил, но в отпуск меня не послали…

А. Д. Выделяли отдельно группы, которые подавляли зенитки?

– Нет, поскольку зенитки подавляла бомбардировочная авиация. Чаще всего нас посылали на задания по переднему краю. В течение часа перед вылетом мы наносили на карты передний край. Иногда шашки другие, иногда полоски в планшет вставляли. Такого, чтобы ракетами нам передний край обозначали, – не было. Приходилось работать и против вражеской артиллерии, когда ее находили. Выходим на нее на бреющем, ведущий говорит: «Братцы, впереди батарея!» Мы делаем круг и бьем по ней с высоты 500 метров! Пока мы круг делаем, они ничего не успевают убрать с этого места.

Противотанковые авиабомбы были очень эффективные, мы их постоянно подвешивали, когда ходили на штурмовку колонн или на танки, – они хорошо горят. Реактивные снаряды тоже были хороши. Это – неточное оружие, но если пускаешь РС, то летит не один снаряд, а сразу куча. Хоть один, да попадет в цель. Но хорошо, когда сам кидаешь! А когда ты на бреющем возвращаешься через линию фронта, а в это время тебе в лоб бьет залп реактивных снарядов!.. Бьют куда-то, дают залпы один за другим… Я, правда, не знаю, не слышал, чтобы кто-нибудь погибал, но как мы в таком пекле выживали? Я не знаю! На бреющем выходили, хотя старались не очень увлекаться бреющим полетом. Линию фронта пересекали – когда как. Туда на высоте метров 800, а если драпаем, то обычно – на бреющем.

А. Д. У вас в полку были самолеты с 37-миллиметровыми пушками?

– Да, я летал на таких. Отдача от этих пушек была сильная, а так все нормально. Ни к самой пушке претензий не было, ни самолеты никаких нареканий не вызывали, даже интересно было, чтобы помощнее. Но таких самолетов в полку было немного, они неудобны против пехоты. Во-первых, снарядов меньше. Во-вторых, нужно более точно наводить. Но если стукнет, то нормально.

Обычная норма загрузки бомбами была 400 кг в бомболюке, но несколько полетов я сделал 2 по 250, впереди и сзади, – всего 500 кг. Это было в Бреслау, нас туда посылали. Подвесишь и пошел, желательно на бреющем. Потому что, когда бросаешь с бреющего, бомба не успевает накрениться, так прямо и идет. Прямо стенку пробивает. Здорово!

Часто мы ходили без истребителей, охраняли сами себя.

Например, я шел на бреющем полете. Нас было несколько самолетов, не помню сколько. Вижу, что подхожу к цели, и зенитка бьет трассирующими – бьет, бьет! Я получил два снаряда: один – в колесо, второй – в стабилизатор. Пришел на аэродром, посмотрел, как народ садится, и говорю стрелку: «Толя, мы будем сегодня без одного колеса садиться, ты учти. Чтоб держался!» И точно, я сел, и нас повело влево, но ничего. Вообще потерь больше было от зениток, но к концу войны – от истребителей. Особенно к самому концу войны, когда они всю истребительную авиацию у себя собрали. Тогда от истребителей много народа погибло.

После этого вылета нас отправили во Львов за новыми самолетами. 1 Мая я встречал во Львове. Там была коммерческая продажа, а у нас рейхсмарок было много. Я привез ящик водки, и мы так потихоньку по бутылочке в день «на пару» распивали. А 8-го объявили: «Война окончена!» Все, ура! Все кругом стреляет. Очереди! Мы тоже очереди пустили. Часа в 4 легли спать, навоевались. А в 5 часов, как обычно, подъем, объявляют готовность. «Какая готовность? Война кончилась!» – «Готовность!» Кто как мог. Кто сколько принял за Победу. Прибыли на аэродром, а там уже составляют боевое расписание. Меня в первый эшелон. Туда, на помощь Праге. Я не особо трезвым был, но ладно, взлетели, все нормально. Вообще, выпивши лететь не тяжело: когда вылет, все работает на тебя, все концентрируется. Стукнули раз по какой-то деревне – там база какая-то была. Потом по подъездным дорогам – и туда стукнули. Летим обратно, смотрим, над нашим аэродромом – какой-то наш самолет, бомбардировщик, взрывается. Один выпрыгнул оттуда, но до земли не дожил, умер, приземлился мертвым. Вот здесь стало так… неприятно. Ведь война-то уже закончилась… Почему он взорвался, я не знаю, но бывали такие вещи. Это был последний день войны. 10-го мы не летали, хотя и были уже трезвые. Была готовность, но нас уже не выпустили.

Андреев Иван Иванович

Я родился в 1923 году в Башкирии. Мои родители переехали из Белоруссии в начале века, когда из густонаселенной европейской части России русские и белорусы переселялись на восток, за Урал. Вот так мы оказались среди башкир, в

восьмидесяти километрах от Уфы. Деревушка, в которой все были родственниками, насчитывала сто дворов. В нашей семье было четверо детей: три дочери и я. Отец, окончивший три класса, считался на селе грамотным. Семья была состоятельная. Отец получал зарплату в колхозе, у нас было и хозяйство – коровы; лошадей мы сдали в колхоз как организаторы коллективизации.

Наш сельсовет состоял из хуторов, приходилось много ездить. Отец ездил на велосипеде. Потом и я начал.

В деревне была школа – деревянный пятистенный дом с двумя классными комнатами. В одной комнате учились первый и третий классы, во второй – второй и четвертый. Причем на всех была только одна учительница. На 85 деревень – одна больница, один врач от всех болезней. До четвертого класса я учился у себя в деревне, а потом ходил за девять верст в соседнюю.

Первый раз увидел самолет в 1937 году. Был большой праздник – Сабантуй, У-2 прилетел к нам в деревню: из Уфы летали по республике, смотрели, как дела.

В 1939 году, окончив семилетку, я поехал учиться в Уфу. Решил пойти в речной техникум, поскольку в сельсовете висел красивый плакат: стоит морячок на фоне пароходства. Однако не поступил туда и попал в автодорожный техникум. Год отучился, а в сентябре 1940 года к нам пришел летчик из Уфимского аэроклуба. Рассказал про комсомольский набор и задачу дать стране 50 тысяч летчиков. К недовольству директора училища, все двенадцать парней нашей группы пошли на медкомиссию. Однако в аэроклуб пробились только трое, в их числе и я.

От учебы в техникуме я был освобожден и всю зиму 1940/41 года изучал теорию в аэроклубе. В мае 1941-го начались полеты на У-2. Одновременно я сдал нормативы ГТО и Ворошиловского стрелка, стал парашютистом. 14 июня программа полетов нами была выполнена. 22 июня в полдень нас собрали на аэродроме. Начальник политотдела объявляет: «Началась война. Вам дается два дня на сборы, через два дня вы должны быть в аэроклубе на построении». Домой попасть я уже не успевал, поэтому поехал к тетке, что жила неподалеку, оставил ей вещи, взял булку хлеба, кусок сала, сменное белье и прибыл на построение. Нас разделили по алфавиту на две группы: одних направили в Тамбовскую истребительную школу, а нас – в Молотовскую авиационную школу пилотов.

Через пять дней баржа, на которую погрузили нашу группу, прибыла в Пермь. Помыли нас в бане, переодели в армейскую форму, и мы стали курсантами. В мирное время обучение занимало три года, но нас учили по сокращенной программе, и школу мы окончили в 1942 году. Правда, прежде чем получить

звание пилота, я пять машин изучил, так что практика самолетовождения у меня была неплохая.

После окончания училища нас привезли в Москву. Собралось нас там человек пятьдесят, а самолетов нет. Поэтому сначала мы попали в деревню Хомутово, что находится между Щелково и Ивантеевкой, рядом с аэродромом. Там нас обучали летать на Ил-2, для чего пригнали один самолет. Кормили отлично: блины со сметаной, мясо. Вечером бочку пива привозили. Со мной там еще такая история произошла. Я приехал «нецелованным» мальчишкой. Мне было 19 лет. Нас попросили помочь обеспечить дровами детские сады. На заготовке познакомился с молодой женщиной. Она пригласила меня к себе домой, познакомила с матерью. Чаю попили… Потом она говорит: «Куда ты пойдешь? Ложись спать». В общем, обучила меня, сказала, что как делать… Потом включила радио, а там сводку передают и говорят, что в боях отличилось такое-то соединение. Она воскликнула: «Ой! Это же мой Колька отличился!»…

В сентябре нас отправили на юг, под город Чапаевск. Несколько раз от нас забирали группы человек по двенадцать. Когда второй раз пришли набирать, я спросил у «купца»: «Товарищ полковник, прошлый раз вы забрали моего знакомого из Уфы Иткина. Как он?» – «Погиб под Сталинградом». Арифметика тогда была такая: под Сталинградом летчик-штурмовик в среднем успевал сделать три вылета, прежде чем его сбивали, а когда я попал на фронт, т. е. летом 1943-го, – шесть. За войну сделал 105 вылетов. Мне посчастливилось пережить и третий вылет, и тринадцатый…

Весной 1943-го я попал в одну из групп, направляемых на фронт. Прибыли мы в 810-й штурмовой авиаполк 23 мая. В полку было три эскадрильи, тридцать шесть летчиков. Самолеты у нас уже были со стрелком. Поскольку при росте 180 сантиметров я весил 90 килограммов, мне дали очень маленького стрелка, чтобы не нарушить центровку самолета.

Свой первый вылет я делал 5 или 6 июля в составе дивизии. Три полка летело. Нас привезли на аэродром ночью, в 2 часа 30 минут. Построили. Зачитали приказ: «В 4.45 быть на линии фронта». Командир полка пронес знамя, летчики преклонили колени, поцеловали знамя, поклялись бить врага. Состояние было такое – разорвем немцев! Надо сказать, воспитывали нас грамотно.

Взлетели. Представляете, идет армада в 90 самолетов! Нашего ведущего, видать, мандраж взял, и он на 5 минут раньше привел нас к цели. Попытался газ сбросить. Строй стал расстраиваться, он понял – так нельзя, пошел дальше с прежней

скоростью. Подходим к линии фронта, смотрю – земля «дышит» взрывами. Поднимаю глаза – надо мной на высоте 3–5 тысяч «пешки» висят; здесь же и немцы крутятся – тесно. Артиллеристское наступление еще не закончилось. С дымом и пламенем летят РСы. Мы отбомбились и на высоте четырехсот метров пошли на сборный пункт над городком Новосил. На этой же высоте навстречу мне летит Ю-87. Мы в форточку друг на друга посмотрели и полетели в разные стороны. Стрелок кричит: «Командир, самолет!» – «Так стреляй!» Ну, какой тут «стреляй», когда мы на скоростях расходимся! Зато, пока я на немца отвлекался да со стрелком разговаривал, командира упустил. С трудом догнал его, а он уже собирает группу. Пришли мы домой и в этот день еще два вылета сделали. Вообще-то больше трех вылетов не делали – физически тяжело, да и подготовка самолета к новому вылету требует много времени.

На Курской дуге полк понес большие потери. За 27 дней потеряли 18 экипажей. У нас в эскадрилье почти каждый день сбивали по человеку. Мы спим все вместе на травяных матрасах – то этого нет, то другого. Лежишь и думаешь: «Кто следующий?»

(Согласно оперативным сводкам 225-я ШАД, в которую входил 810-й ШАП, 6.07.43 г. выполнила 12 с/в, летали Ил-2 от 614-го ШАП в период 7.49-9.35 в район Зеленая Роща, Липский, Щербаково – удар по живой силе и скоплению автомашин, 7.07–12 с/в, летали Ил-2 от 810-го ШАП (ведущий к-н Черняковский) в сопровождении 10 Як-1 от 832 ШАП, р-н Моховой, Филатово, Станы, Федоровка, период 19.17–20.30. Выполнен один заход с высоты 900–250 м, огонь 2 батарей ЗА. Рано утром экипажи 225-й ШАД вылетали только 12.07.43, когда началось наступление войск БФ. В этот день дивизия выполнила 14 с/в на охоте: 3.36-4.45, 4.52-5.52, 15.30 и 15.42–16.21. На охоту вылетали по 2, 3 и 4 самолета – уничтожали проводную связь, КП противника и т. д. 810-й ШАП вылетал в 9.00–10.05 6 Ил-2 (к-н Чернявский) в сопровождении 4 Як-1 от 832-го ШАП. БШУ по мотомехколонне в районе Карандаково, Протасово. Боевого задания группа не выполнила по метеоусловиям. В период с 19.05 по 20.19 1 Ил-2 от 810-й ШАП (ведущий Чернявский) и 8 Як-1 от 832-го ШАП летали в р-н Грачевка, где по докладам экипажей уничтожили и повредили до 3 танков, 20 автомашин, подавили огонь 1 батареи ЗА (зенитной артиллерии) и до 3 танков, 20 автомашин, подавили огонь 1 батареи ЗА (зенитной артиллерии) и до 3 батарей ПА (полевой артиллерии). Резкое увеличение количества с/в Ил-2 дивизии отмечается 13 июля – 24 на охоту и 51 – на БШУ (бомбовоштурмовой удар) на поле боя. 810-й ШАП вылетал в 7.15-8.40 17 Ил-2 (Чернявский) и 12 Яков от 832-го ШАП р-н

Стуха, Веселая, Ниж. Паниковец. 2 захода с высот 600–800 м. Вели воздушный бой в 8 ФВ190. С задания не вернулось 3 экипажа: мл. л-т Корнеев (воздушный стрелок сержант Рогожников), мл. л-т Миклин (воздушный стрелок серж. Ксенафонтов), мл. л-т Золотов (воздушный стрелок серж. Петров). 2-й вылет полк выполнил в 14.41–16.00, 12 Ил-2 (ст. л-т Рогачев) в сопровождении 8 Як-1 от 832-го ИАП. Р-н Дерновка, Калгановка, Сура. С задания не вернулось 2 экипажа: ст. л-т Дятленко (воздушный стрелок серж. Оберохтин) и мл. л-т Шуринов (воздушный стрелок ст. л-т Литвинов). Всего в этот день в дивизии с заданий не вернулось 30 Ил-2, в том числе: 783-й ШАП – 9, 825-й ШАП – 16 и 810-й ШАП – 5 экипажей. Общие потери 225-й ШАД в июле 1943 г. в штурмовиках составили: нбз – 42 Ил-2, подбитых и сданных в САМ для ремонта и восстановления – 17, 11 Ил-2 – находящихся на вынужденных посадках, 2 Ил-2 в катастрофах, 2 Ил-2 в авариях, 42 летчика и 39 воздушных стрелков, не вернувшихся с боевого задания, 3 воздушных стрелка убитых, 7 летчиков раненых и 14 раненых воздушных стрелков, а также 2 летчика и 2 воздушных стрелка небоевые потери. 810-й ШАП за июль потерял 11 Ил-2 нбз, 4 Ил-2, сданных в САМ, 4 на вынужденной, 1 в аварии, нбз – 11 летчиков и 9 в/стрелков, ранены – 1 летчик и 5 воздушных стрелков. – **Прим. О. Растренина.**)

К 9 мая 1945 года в полку из тех, с кем я начинал, осталось трое: я, Максимча и Женька Белый.

Надо прямо сказать, я хотел получить Героя. Тогда давали за тридцать боевых вылетов. По инициативе командования полка трое ребят – «Худой», «Холдыбек» и я, «Башкир», стали самостоятельно ходить на охоту. Я помню, вышел на станцию Унеча. Немцы эшелон грузят. Паровоз под парами стоит. Весь перрон в войсках. Я на бреющем как шел, так по ним и дал – каша! Подорвал машину, бомбы сбросил, спрятался. Никто же меня не охраняет, прикрытия нет.

Тридцати вылетов на Курской дуге я не набрал, а когда стали давать Героя за 80 вылетов, мне их не засчитали, якобы потому, что командование дивизии не давало разнарядки на эти вылеты. Хотя у меня и без этого 80 вылетов было, но Героя так и не дали.

Орел мы взяли 5 августа, и нашу 15-ю Воздушную армию переправили оказывать помощь Ленинграду. Там мы бомбили отступающих немцев. Потом перешли в Прибалтику. 10 ноября 1943 года меня сбили над линией фронта. Получилось так, что первый же зенитный снаряд попал мне в мотор. Черный дым от взрыва повалил в кабину, но в открытую форточку его быстро вытянуло. Мотор остановился, и так тихо стало… А бомбы и РС

еще не сброшены. Аварийно сбросил бомбы и ракеты, развернулся и оказался на высоте триста метров впереди всех. Я подбираю машину, чтобы перетянуть линию фронта, которая была в полукилометре, сразу за ней – сосновый бор. Так в этот лес, в самую его гущу, я и упал, очень не хотел садиться на передке. Я знал, что на переднем крае летчиков уничтожали. Там разговор короткий. Ни мы их в плен не брали, ни они нас. Чиркнул по верхушкам деревьев, скорость теряю, меня зажало, крылья обломало. Ноги успел вытащить из педалей, уперся ими в приборную доску. Последняя стадия торможения самая страшная. Главное, чтобы самолет не клюнул вертикально вниз, иначе горючее (почти тонна! мы ведь только взлетели) сдетонирует от искры. Когда самолет скользит, он хорошо теряет скорость. Последние мои действия – ручку на себя. (Вот почему у нас, летчиков, яйца раздавлены: ручка-то между ног! При вынужденной ты движешься вперед всем телом, и деваться некуда. Так и Снегирев погиб, и Гришка Сысоев, мой земляк, из-за этого погиб. Он после выхода из госпиталя слетал домой в отпуск. Вернулся и говорит: «Никакой жизни потом не будет. Давай мне вылеты!» Похоронили его уже в последние месяцы войны.)

Я из сосняка вывалился. По откосу противотанкового рва самолет съехал вниз и лег на лопатки. Хвост оборвало. Ручкой ударило в грудь. (На следующий день утром у меня все тело синее было.) Лежу и слышу, что-то гудит. Бомбы я сбросил. Лежу и думаю: «Неужели какая осталась?» Оказалось, это волчок гироскопа крутился. Стрелок вылез через дырку, где фюзеляж от бронекорпуса отломился, и – ко мне: «Как ты, командир?» – «Видишь, на голове сижу». Смотрю – бегут пехотинцы в белых полушубках, вроде наши. Стрелок говорит им: «Командира надо спасать». А колпак заклинило. Кое-как сдвинули кабину, и я вывалился. Через пять минут немцы открыли минометный огонь по месту падения самолета. Вот тут я действительно испугался. Я же в самолете взрывов не слышу, а пехота – привыкшая, они по звуку угадывают, куда она упадет. Меня отвели в землянку. Через три дня из полка прислали за мной машину. Мишка Соколов, летчик, который шел за мной, видел, что я весь поломанный, доложил. На прощание пехотинцы попросили у меня бутылку бензина, а то зажигалки не работают на автомобильном. Я говорю: «Вот 700 литров бензина. Только ломом не пробивайте, а то, если искра, – рванет!»

Еще раз я падал в Хотынце, в трех километрах от аэродрома, не долетев до линии фронта. Я жаловался инженерам, что у меня двигатель захлебывается. Инженер эскадрильи сел в самолет,

погазовал – все работает. Он доложил командиру, что виноват летчик (после того как я упал, командир его разжаловал за то, что он не прислушался к моим замечаниям). А когда стали разбираться в причинах, то оказалось, что прокладка между топливным шлангом двигателя и трубкой, идущей от топливных баков, встала косо и частично перекрыла подачу топлива. Причем, поскольку эта прокладка свободно ходила, то взлететь-то я взлетел, а потом под давлением ее затянуло, и – все, подачи топлива нет. Вот и пришлось с высоты двадцати метров, с полностью неубранным шасси, плавно приземляться к тетке в огород. Весь я его вспахал и в сени заехал. Сейчас, думаю, взрыв будет. Смотрю – тихо. Вывалился за борт, метров на десять отбежал в канаву, лег. Кричу стрелку, чтобы прыгал. А он копается, пытается бортпаек достать, что у него под ногами. Достал его, вывалился. Повезло, что ни бомбы, ни РСы не взорвались. Повезло. А то был случай. С командиром полка, Ермолаевым, летал стрелком Бахтин – хороший стрелок. Их сбили на высоте 200 метров. Командир выбросился. Было условлено: если летчик открывает кабину, значит, стрелок должен прыгать без предупреждения, потому что некогда. Тот увидел, что командир открыл кабину, полез за бортпайком, и не стало его… погиб. Часто ли гибли стрелки? В нашем полку – плюс шесть человек по отношению к командирам экипажа. Практически один к одному.

А. Д. Потери в основном от зенитного огня или истребителей?

– Больше гибли от зенитных, чем от истребителей. Истребителей на всех не хватало. Меня прикрывают мои истребители. Слава богу, всегда давали прикрытие. Только на свободной охоте без истребителей летали.

А. Д. Как был организован быт летчиков?

Жили поэскадрильно. Обмундирование у нас было по погоде. Летом летали в комбинезоне или гимнастерке, шлемофоне, сапогах. Зимой – в унтах и куртках, теплых брюк не надевали. Ордена и документы с собой не брали. Питались в столовой. Когда шли по России, чаще базировались на полевых аэродромах. Самолеты между домами прятали. В Прибалтике и Восточной Пруссии уже стояли на хороших аэродромах с бетонированной полосой. Вечерами, после ужина и законных ста грамм, которые выдавались, если были боевые вылеты, командир звена первой эскадрильи Мишка Соколов играл на баяне в столовой. В полку были женщины: секретари Аня Перерва и Клава и четыре

оружейницы. Оружейниц распределили по эскадрильям. Мы договорились с командиром эскадрильи не трогать «свою»: он – потому что командир, старше меня – с 19-го года; я – потому что молодой. И так мы ее полтора года охраняли. Потом она познакомилась с летчиком из другой эскадрильи. Забеременела. Все они беременели… Хорошо, что война кончилась. Отправили ее рожать к себе в деревню. Дали парашют на пеленки, шоколад. Остальные трое вышли замуж.

Иногда к нам приезжали артисты. Когда мы взяли Орел и на фронте установилось затишье, к нам приехали артисты. Как раз в это время меня наградили вторым орденом Отечественной войны. Вручала его Рина Зеленая. Она стояла на бортовой машине с откинутым бортом. Я поблагодарил, руку ей поцеловал. Она в ответ давай меня целовать, а от нее водкой пахнет. Странно это как-то. Я, мужчина, не пью днем, а она…

А. Д. Где вы закончили войну?

– Под Кенигсбергом. Когда закончилась война, я написал свое первое письмо матери. В нем было всего четыре слова: «Мама, я остался жив».

Усов Валентин Владимирович

Я родился в 1924 году. В 1940-м, окончив восемь классов в Сталинграде, уехал на Урал учиться в горном техникуме на специалиста по разведке золота и платины. Там и застала меня война. Осенью 41-го я решил вернуться домой в Сталинград.

Приехал в город, поступил в десятый класс школы и одновременно стал заниматься в аэроклубе. Летом 1942-го окончил школу, сдал экзамены в аэроклуб. Вместе с одноклассниками мы состояли в истребительном отряде – это было своего рода ополчение: метали бутылки с зажигательной смесью, обучались штыковому бою.

После выпускного вечера все мои одноклассники получили повестки, а я нет. Тем не менее я договорился с одним приятелем встретиться у военкомата. Пришел, сел на скамеечку. Проходит военком и обращается ко мне: «Молодой человек, вы повестку не получали?» – «Нет». – «Ну, пойдемте, я вам выпишу». Вот так я получил повестку, в которой меня направляли в авиационно-техническое училище.

Училище располагалось в Астрахани. За два месяца под непрекращающимися бомбежками мы прошли курс молодого бойца. По ночам нас поднимали по тревоге вылавливать осветителей, которые обозначали цели ракетам. Кормили настолько плохо, что случались голодные обмороки.

Прошло два месяца, из нашего училища сформировали стрелковый батальон и отправили в составе сводного курсантского полка под Сталинград. Жарища – за 40 градусов, а ты идешь с полной выкладкой: 60 патронов к винтовке, лопата, скатка, винтовка, гранаты. Солончак, в котором нам пришлось рыть окопы, в такую жару становится как камень – хоть зубами грызи. В одном месте окопчики нароем, а потом топаем несколько десятков километров без воды под палящим солнцем, и опять копать. Бомбили нас; как-то один парень из винтовки самолет сбил. Были перестрелки с пехотой. Первый бой запомнился как какой-то хаос: кто-то кричит, кто-то командует. По нам открыли огонь, мы отвечаем. Немцев видно, но они держатся на большом расстоянии и в атаку не лезут. Мы за все время, что были в пехоте, только перестреливались с немцами, атаки не отражали. А тут еще во исполнение приказа № 227 из комсоргов классных отделений стали создавать заградотряды. Мы как раз оседлали дорогу, выкопали ячейки. Выстроили нас. Командир роты к каждому подходит: «В своих будешь стрелять?» Я говорю: «Нет. Просто не смогу». – «Тогда сам застрелись. Иначе меня расстреляют».

Так несколько месяцев мы провоевали, а потом нас вернули в Астрахань и эвакуировали в Усть-Каменогорск, Восточный Казахстан. Сначала мы на барже доплыли до Гурьева. Там нас вывели в степь, на бахчу, и сказали, что мы будем жить здесь. Кое-как, ложками, выкопали ямки на четырех человек в мерзлой земле (уже осень была). Ложась спать, раздевались догола,

половиной одежды выстилали дно ямы, второй половиной накрывались. Двое в центре спят, двое с краю мерзнут, потом меняемся. Слава богу, это продолжалось недолго. Нас погрузили в теплушки и повезли дальше. Нары в вагонах – в четыре яруса! Влезешь – и не повернуться! Причем на станциях выходить не разрешали. Только иногда в степи устраивали строевые смотры, чтобы нас как-то размять. Плохо, но все-таки кормили. Нам перед эвакуацией раздали наши гражданские костюмы, и мы с другом поменяли сначала мой костюм на рис, а потом и его на сахарную свеклу. Вот так… В Усть-Каменогорск с нами приехал сыпной тиф. Многих он тогда забрал… На морозе, который достигал пятидесяти градусов, я обморозил ноги. В санчасти меня осматривал врач – пальцев ног было не видно, сплошные язвы. Он сказал: «Если я тебя положу в лазарет, то схватишь сыпняк. Так что терпи». Лежал я в бараке, служившем нам казармой. В центре него стояли две круглые печки. Тем, кто поближе к ним был, еще ничего, а я лежал у стенки, которая была покрыта инеем. Мокрые портянки за ночь схватывало морозом. Попробуй их намотать на больные ноги! Кормили плохо. Мы были на довольствии у Приволжского округа, а попали в Казахстан. Как-то раз нас вели в столовую, дощатую пристройку к церкви. Один из нас заметил, как с машины, везшей мороженое мясо с мясокомбината, упал один окорок. Он попросился отстать, как будто обмотка размоталась. Я-то был обут в сапоги, но часть ребят ходила в ботинках с обмотками. Выскочил из строя, схватил окорок и спрятал под шинель. Пришли завтракать в столовую. Давали нам винегрет – разноцветные ледышки. За столом сидели по четыре человека, и за те пятнадцать минут, что нам давали на завтрак, мы этот окорок, сырое мясо, обглодали до кости! Еще только раз за все время моей учебы я был сытым. Я дневалил. Пришел в столовую, где мне дали тарелочку размазанной манной каши. Вдруг слышу за стенкой у раздаточного окна какой-то шум. Открывается окно, и повариха ставит кастрюлю с кашей: «Бери». Я схватил. Оказывается, она эту кастрюлю приготовила для кухонного наряда, а они, не зная этого, ее сперли. Она нашла, отняла у них и отдала мне. Как я налег на эту кашу! Вспомнил о товарищах только тогда, когда съел половину. Но ты знаешь, при всех тяготах жизни и неутешительных сводках с фронта моральное состояние у меня и моих товарищей было хорошим. Ни разу не возникло сомнение в окончательном исходе войны! Политработники были на высоте, хотя мы частенько смеялись над ними. Ведь основная их масса пришла из родов войск, далеких от авиации. Замполитом у нас был бывший кавалерист. Когда мы сдавали уставы, он у всех спрашивал, на какой высоте должна

быть поставлена в конюшне кормушка для прикусочной лошади. Не знаешь – иди учи. Но вообще он был хороший мужик и кавалерист, наверное, тоже хороший, но в авиации ничего не понимал, хотя старался казаться знатоком. Как-то раз идет группа курсантов с аэродрома. Запоздали немножко, поскольку заправляли самолеты вручную насосом альвеер. Увидев группу, он спрашивает: «Почему опаздываете?» Старший докладывает: «Альвеер задержал». – «Скажите своему Альвееру, что он распорядка дня не знает!» Был с ним еще такой случай. Видать, он слышал, что бронированные самолеты появились и как-то раз, подойдя к Ил-2, взялся за элерон, а он же перкалевый, и говорит: «Советская броня! Какая легкая, хорошая». Кстати, этот самолет нам привезли с фронта с боевыми повреждениями, и мы его восстанавливали. Как сейчас помню, меня поставили в караул его охранять. Весна, закат, подошел к кабине и вижу на стекле засохшую кровь и клок волос. Стало не по себе…

Наше профессиональное обучение началось еще в Астрахани, но в основном подготовку мы получили в Усть-Каменогорске. Теоретическая часть включала в себя практическую аэродинамику, теорию двигателя, конструкцию самолета и двигателя. На практике нам давали столярное и слесарное дело, шитье перкаля. Курсанты были разбиты на две группы. Одна изучала самолет Пе-2, другая Ил-2. Надо прямо сказать, освоить техническое обслуживание Ил-2 особых трудностей не составляло.

Летом 1943 года наш взвод отправили на фронтовую стажировку в 128-й ГвШАП, участвовавший в Курско-Белгородской операции. В полку были одноместные самолеты, некоторые из них были оборудованы местом для стрелка. За кабиной летчика снимался люк, в фюзеляж ставился ящик, и на него садился механик или еще кто с пулеметом ШКАС и ракетницей, истребители отпугивать. Я на таком самолете два вылета сделал.

Несколько дней я побыл стажером у опытного механика, а потом мне дали самолет. Однако полк провоевал недолго – за три дня боев в полку осталось шесть самолетов из сорока пяти. Мой самолет был потерян на второй день операции. Полк вывели на переформирование, а нас отправили обратно в школу, где мы сдавали экзамены. Летом 42-го в Астрахани начало учебу девять рот по 150 человек, а выпустили полторы…

В феврале 1944-го я попал на фронт в 109-й Гвардейский штурмовой полк. Сначала я был механиком самолета третьей эскадрильи, командовал которой старший лейтенант Милашенков. С ним я выполнил несколько тренировочных

полетов в качестве стрелка. А потом меня перевели в звено управления, состоявшее из спарки УИл-2, У-2, самолетов Ил-2, командира полка, зам. командира полка, начальника воздушно-огневой службы и штурмана. Я был назначен механиком на самолет штурмана полка капитана Солодилова Макара Алексеевича. Его в это время в полку не было, поскольку он лечился после ранения. Когда же он вернулся, то был сильно раздосадован. Во-первых, самолет ему дали с деревянными консолями. Во-вторых, мальчишку-механика. Он был значительно старше, и в дальнейшем мы с ним очень хорошо поладили. Он ко мне как отец относился, даже хотел свою дочку за меня замуж выдать. Надо тебе прямо сказать, что в работе механика многое зависит от взаимоотношений с летчиком. Если тебе не доверяют, ты долго не почувствуешь свою силу. Мне повезло с командиром, и уже на второй месяц я почувствовал себя уверенно, по летной норме. Хотя и бывали случаи, когда механиков переводили по их просьбе или по просьбе летчика, но, надо сказать, у нас в полку между летчиками и техниками сложились хорошие отношения, хотя единичные случаи пренебрежительного отношения к техническому составу все же были.

Что самое трудное в работе механика? Нести полную личную ответственность за самолет. Сейчас ответственность размазана на технико-эксплуатационную часть, а тогда механик головой отвечал за исправность самолета. Ответственность ложилась таким невыносимым грузом, что по мне лучше стрелком самому полететь, чем оставаться на земле и ждать возвращения экипажа.

Особенно обострилось это ощущение после одного тяжелого случая. Я только принял самолет. Боевых действий полк еще не вел, а летчики ходили на полигон тренироваться, чтобы не потерять летные навыки. В тот вылет в небо поднялась девятка вместе с моей машиной. На наших глазах они встали в круг, отбомбились и пошли на штурмовку. В этот момент я потерял из виду свою машину. Она должна была быть одной из двух, что заходили в этот момент в атаку. И вдруг у одной из них на правой плоскости происходит взрыв, и она как была в крутом планировании, так и вошла в землю. Это же явная неисправность! Моя или не моя?! Сердце упало… Я бегу к старту. Рядом бежит мой товарищ, бледный как мел: «Моя машина!» И его жалко, и сам рад. Что произошло? Вышла партия новых бронебойных фугасных снарядов. Настройка взрывателя была слишком тонкой, и при выстреле мембрана взрывателя среагировала на воздушный поток. Снаряд взорвался в канале ствола, разворотив плоскость.

Я сам потерял самолет в начале Висло-Одерской операции в январе 1945 года. Солодилов утром удачно слетал, и дело шло к

вечеру, уже все расслабились, решив, что полетов не будет. И вдруг – срочно второй вылет. Повел группу командир полка. Ведущим у него был штурман полка Солодилов, а за ним шли два командира эскадрильи, заместитель командира полка и командир звена из первой эскадрильи. Из вылета вернулся только командир звена. Я к нему: «Где мой?!» – «Зенитки. Я видел, что он горел, но линию фронта перетянул». Ночью инженер полка говорит: «Собирайся. Бери инструменты. Полетишь со старшим лейтенантом Базовкиным на По-2 разыскивать». Вылетели на рассвете. Увидели мы такую картину: поле перед и за линией фронта усеяно сбитыми штурмовиками. Начали мы среди них выискивать наши, с опознавательными знаками полка. Вдруг мотор забарахлил, и пришлось нам садиться на аэродром к истребителям, что стояли рядом с линией фронта. Подрулили к стоянке По-2, чтобы нам помогли с ремонтом. Смотрю, бежит высокая сутуловатая фигура – Солодилов! Лоб перевязан. Мы с ним обнялись. Я говорю: «Как?!» – «Ничего, вот только стрелок ногу повредил. Понимаешь, подбили – горю. Увидел площадку, а в это время наши истребители садиться стали. Мне пришлось отвернуть и сесть на нейтралку. Пехотинцы наши подбежали, помогли выбраться. А у них, понимаешь, оказывается легенда ходит, что РС сульфидином снаряжены. (Сульфидин применялся в годы войны для лечения венерических заболеваний. – **Прим. ред.**) И они давай под самолет лезть. Я стал стрелять, отгонять их, но куда там…»

Вскоре Солодилову присвоили звание майора и дали Героя Советского Союза, назначив на должность командира полка. Он получил другую машину, и я вместе с ним. Вообще у него был штатный стрелок, но я просился летать, и иногда он брал меня. Меня за это гонял инженер полка, считая, что я летаю, чтобы награды зарабатывать, а мне просто так легче было. Кроме того, в полк пришел стажером командир полка с Дальнего Востока майор Бавин. У него экипажа своего не было, и я летал с ним стрелком. Вот мои-то полеты стрелком и отношение ко мне командира фактически спасли меня в Германии от трибунала. Как-то под вечер мы перелетели под город Грюнберг. Ясно, что полетов не будет. Был у нас в звене Вася Маслов, потомственный крымский винодел. Я ему говорю: «Давай, поедем, посмотрим винные подвалы. Все равно вылетов не будет». – «Давай». Мы сели на велосипеды, прихватили две канистры и поехали. Город только взяли – на улицах валяются убитые и наши, и немцы, раненых собирают, мирных жителей нет, дома пусты и открыты. В огромном подвале, протянувшемся на сотни метров, лежат здоровенные бочки. Пехота бродит, расстреливает их из

автоматов – к струе кружку подставит, выпьет глоток, рожу скривит: «Кислятина!!» и – следующую. Я на аэродром вернулся в розовых портянках. Но Василий – он же винодел. Он два сорта смешал – получилось ничего. Вышли мы из подвала с двумя полными канистрами, а тут подскакивает к нам лощеный штабной майор на «Виллисе»: «Что это у вас?» – Васька объяснил. «Дайте попробовать!» Налили ему кружку. «Ой, какое хорошее вино. Дайте мне его». Мы ему канистру вина, а он нам полканистры спирту. Тут Васька спирт с вином смешал, чтобы ребятам привезти. Пошлялись по городу. А у немцев много разной красивой посуды – сил нет удержаться, чтобы из этой посуды да не выпить. Так я и прикладывался к разным рюмкам. Наприкладывался до того, что на велосипеде уже ехать не смог. А Васька, стервец, говорит: «Я поеду». – «Нельзя! Вместе уезжали, вместе должны вернуться». Но он все равно уехал. Я проехал немного, тут наши на подводе едут: «Ну что, авиатор? Налетался? Садись, подвезем». Подвезли до поворота на аэродром. Я уже немного пришел в себя, сел на велосипед и добрался до части. Спрашиваю: «Васька приехал?» – «Нет». Поехали его искать – не нашли. Что делать? Протянули до утра, а утром пришлось мне докладывать о том, что Васька пропал. Через день приходит Васька с перевязанным горлом. Он, оказывается, решив сократить дорогу, поехал через лесок. Стало ему жарко, приложился к этой канистре. Дальше ничего не помнит. Его, лежащего поперек дороги, нашли связисты. Причем в горле у него торчал немецкий штык. Кто-то нетвердой рукой его ударил, но только кожу содрал. Его растормошили: «Ты откуда?» – «С аэродрома» – «Куда?» – «На аэродром». Они его посадили на машину и привезли. Но я уже доложил, что он пропал. А тут еще оказалось, что, пока мы по городу ходили, он, стервец, в каком-то доме пару маек взял. А как раз вышел приказ изменить отношение к немцам. Поначалу-то, сам знаешь, и насилие, и мародерство было. Через некоторое время стали закручивать гайки и жестоко подавлять любые бесчинства. А тут мы как горячий пример: самоволка, пьянка, да еще и мародерство. Нас – под арест, и ожидаем приезд трибунала. Вот тут-то Солодилов меня и спас, заявив, что без меня не полетит. Меня из-под ареста – и на самолет. Потом вызвал меня командир дивизии. На глазах порвал наградные материалы и дал 15 суток гауптвахты за самоволку, но отправки в штрафную роту я избежал. А поскольку из нас двоих я был старшим по званию, да к тому же и зачинщик происшествия, то отпустили и Васю.

А. Д. Как вы оцениваете Ил-2 как самолет?

– Я думаю, что на то время это был единственный самолет,

который удачно сочетал в себе огневую мощь, неплохую маневренность и броневую защиту. С инженерной же точки зрения самолет был сделан на грани таланта и гениальности. Ведь броня была несущей, а рассчитать напряжения в листе брони двойной кривизны в то время было очень сложно! Конечно, 20-миллиметровый снаряд броня не держала, но на рикошет уходило очень много попаданий. Приходилось ли нам ремонтировать самолеты с повреждениями бронекорпуса? Очень редко. Его пробитие практически всегда означало, что самолет сбит.

Кроме того, бронекорпус и не полностью убирающиеся колеса позволяли сажать машину на живот. При этом, естественно, масляный радиатор сносило, но такие повреждения возможно было исправить в полевых условиях.

Единственный недостаток, который я могу выделить, – низкая эксплуатационная технологичность. В основном связано это было с тем, что для проведения простейших операций по обслуживанию агрегатов штурмовика броневые листы (а это не один десяток килограммов) приходилось снимать. Один механик с этим справиться не мог – требовались усилия нескольких человек. Это приводило к тому, что все самолеты обслуживала как бы бригада механиков. Ты все время был занят – либо помогаешь товарищам по звену, либо тебе помогают. У тебя не было свободного времени. Кроме того, доступность агрегатов была очень плохой. Например, навернуть одну хитрую гайку на компрессор двигателя во всем полку мог, пожалуй, только я, поскольку был худой и гибкий. Ил-10 было проще обслуживать.

Если говорить о двигателе, то свои нормативные сто моточасов он отрабатывал. Механики следили за налетом и работой двигателя. В конце 1944-го ввели журнал приемосдачи, в котором летчик расписывался за подготовленный самолет и по возвращении с задания высказывал замечания. Вот только зимой были сложности с запуском: приходилось прогревать его лампами, разжижать масло бензином, подавать пары бензина через свечные гнезда. Зато, прогрев мотор, можно было лечь в ложбинку воздухозаборника поверх мотора, накрыться чехлом и несколько минут передохнуть в тепле.

По регламенту каждые десять часов нужно было проверять клапанные системы. Надо было снимать броню, головки цилиндров, проверять регулировку клапанов, менять часто рвавшиеся прокладки. Как обычно, тех запчастей, которые были нужны, не хватало, а ненужных – в избытке. При ведении интенсивных боевых действий приходилось каждый день перебирать двигатель на одной из машин звена. Один этого не

сделаешь, надо делать втроем. Я уже не говорю о замене двигателя. Поскольку броня была силовым элементом, то когда ее снимали, ферма двигателя просаживалась. После этого бронелисты на место поставить было сплошным мучением – отверстия не совпадают. Помню, «губу» маслорадиатора на место забивали баллоном со сжатым воздухом.

Опять же по регламенту после каждого полета нужно было снимать масляный фильтр – проверять на наличие стружки. Доступ к нему был хороший, но чтобы его вынуть, надо было перекрывать кран, и в спешке иногда забывали открывать его. Механик проверил, воткнул фильтр, а тут бензозаправщик или маслозаправщик подошел или боекомплект надо укладывать. Отвлекся, люк быстренько закрыл, а флажок крана не перекинул. Масла в картере хватало на запуск, рулежку и взлет. После отрыва двигатель отказывал. Такие случаи были.

А в каком виде мы получали новые самолеты! Их выпускал воронежский завод, эвакуированный в Куйбышев, и московский. Московский делал самолеты более качественно, но все равно, когда они поступали в полк, все системы приходилось перебирать. Пневмосистема не держала воздух (в целях облегчения конструкции на Ил-2 применялся сжатый воздух, который обеспечивал запуск двигателя, работу тормозов, выпуск и уборку щитков. За сжатый воздух жизнь готов был отдать! Он был дороже, чем хлеб!). Бензосистема текла, а это ведь пожароопасно! Для поднятия октанового числа бензина в него добавлялись присадки: или розовая, наша, или зеленая – американская. Когда бензин тек, шланги окрашивались – в переборку. По планеру претензий было гораздо меньше. Внимательно проверяли только стойки шасси, чтобы не было трещин на местах сварки. Когда приходили самолеты, кроме переборки их систем делали небольшие доводки: прицельные кольца рисовали на капоте, экранировали двигатель, чтобы улучшить работу радиостанции. С дюралевыми капотами двигателей тоже была проблема. Если какой-нибудь из замочков расшатается, то капот начинал вибрировать и касаться рычагов управления двигателя, мешая его нормальной работе.

Ремонтопригодность штурмовика была нормальной. Списывались ли машины по налету часов? Нет, но после войны много списали самолетов, у которых деревянные фюзеляжи и консоли, сделанные из фанеры на казеиновом влагонеустойчивом клее, стали гнить.

Как я уже говорил, консоли приходили и деревянные, и дюралевые. Дюралевые ремонтировать было проще – вырезал дюральку, подгонять ее особо не надо, заклепал, и все. А

деревяшки надо подогнать, свести «на ус», чтобы порога не было. Правда, пока не было пирозаклепок, для того чтобы поставить дюралевую заплатку, требовался хороший доступ к месту повреждения с двух сторон, чтобы была и поддержка, и матрица. А когда пирозаклепки пошли, то тут уже все равно – заклепку воткнул, паяльником прошел, и все. При каких повреждениях меняли консоль крыла? Только при повреждении силовых элементов. Все узлы, лонжероны проверялись тщательно с лупой, и если были даже намеки на трещину, сразу меняли консоли. Если повреждения затрагивали только конструктивные элементы, то их латали, а латку закрашивали при первой же возможности. Если говорить про окраску самолетов, то все они были выкрашены одинаково – снизу в голубой, сверху в желто-коричневый и зеленый камуфляж. В Польше мы попытались зимой их покрасить в белый цвет, но снега не было. Коки в первой эскадрилье и звене управления были красные.

Были у нас в полку и самолеты с пушками НС-37, но от них отказались – слишком большая нагрузка на планер при отдаче. Мы их не любили. После каждого полета нужно было проводить подтяжку всех лент – весь самолет начинал дышать, разбалтывался.

И все же для меня самой тяжелой была не физическая, а моральная нагрузка. Ремесло остающихся на земле – самое тяжелое ремесло. Я за войну подготовил сто одиннадцать вылетов, но так и не привык ждать. Мысль «что происходит в воздухе с твоим самолетом?» – не выгонишь. Все время смотришь в небо. С товарищами перекинешься парой слов, инструмент в порядок приведешь, чуть отвлечешься и опять ждешь… Это очень тяжело.

А. Д. Что вы можете сказать об Ил-10?

– Поначалу с ними была большая неприятность. На старом двигателе, который стоял на Ил-2, в картере скапливалось много масла. За счет барботажа оно смазывает гильзы поршней, но если его много, а поршневые кольца сработались, то оно начинает гореть, и двигатель сильно дымит. От избытка масла на новом двигателе избавились, поставив поддон и заслонку, регулировавшую подачу масла. Но оказалось, что мотор испытывал масляное голодание, и обрывались шатуны. Пришлось механикам на собственном опыте регулировать подачу масла в двигатель. Но ничего, справились. Ил-10 был строже в управлении, но зато более маневренный. Его было легче обслуживать. Конструкция его была более доработанной, и в ней не было очень труднодоступных мест. По качеству сборки они

тоже были лучше. Правда, лично у меня душа больше лежала к Ил-2…

А. Д. Наземный экипаж самолета из кого состоял?

– Формально в наземном экипаже должны быть механик, моторист и мастер по вооружению. Механик отвечает за все. Моторист – его помощник, младший механик. А оружейник отвечает за работу оружия и боекомплект. Фактически же обслуживал самолет один механик. Моторист числился, но в основном он ходил в караул. Его могли перебросить с машины на машину. Да и было их один или два в звене. Механик по вооружению один на звено. У него один или два помощника – оружейники. Обычно девушки. Конечно, были еще и механики по приборному и радийному оборудованию, техник звена, но у них своей работы хватало. В каждой эскадрилье был инженер, выполнявший скорее надзорную функцию. Ну, а я к концу войны стал старшим механиком звена.

А. Д. Ваш командир осматривал самолет перед вылетом?

– Нет. Хотя по инструкции положено. Один раз я чуть не подвел его. Как-то прилетает он с задания в январе 1945 года. Смотрю – на посадке швыряет машину. Он обычно после посадки улыбается, а тут, смотрю, нахмуренный сидит. Говорит: «Посмотри тормоза». Я подвесил машину, снял колеса, все проверил. Вроде масло на тормоза не попало, все нормально. Посмотрел дутик, хвостовое колесо, а тросик нейтрализации радиопомех, крепившийся к тросу замка поворотного механизма, обмотан вокруг гайки, и колесо оказалось расстопоренным. Кто мог это сделать? Механик по оборудованию Дима Лукин, по прозвищу Кулон, был хорошим, грамотным мужиком. Кулон не мог этого сделать. Значит, кто-то злонамеренно сделал. Я все исправил, а тут как раз мы перебазировались на аэродром Грязекамень, который полностью оправдывал свое название. Я летел за стрелка, и на посадке самолет так швыряло, что я потом весь в синяках был. Слава богу, Солодилов был опытным летчиком, а то могли бы и насмерть разбиться. Остановились, он выскочил на плоскость: «Я же говорил тебе, посмотри!» – «Я смотрел, все проверил». Сразу полез смотреть дутик – та же история, колесо расстопорено. Тут до меня дошло. Поднял хвост, а колесо свободно болтается в рассохшейся ферме. В полете под действием потока воздуха оно крутилось, наматывая тросик, натяжение которого расстопоривало дутик.

А. Д. В чем заключалась подготовка стрелков?

– В начале войны стрелками сажали кого угодно – штрафников, пехотинцев, механиков, а потом стали готовить в специализированных школах. Там и летная, и теоретическая подготовка на высоком уровне. В полку стрелки тренировались в стрельбе по конусам. Я же аэроклуб окончил, вот на По-2 я эти конусы возил, а стрелки с наземных установок ШКАС по ним лупили пулями, покрашенными разной краской.

Если говорить о вооружении стрелка, то отказов у УБТ было много. Самое главное, перезаряжать его надо было вручную, а в полете не так-то просто это сделать. На Ил-10 пневматическая перезарядка.

Я хочу сказать, что и сам стрелял неплохо, но в конце войны встречи с немецкими истребителями были очень редкими. Всего я сделал восемнадцать боевых вылетов. Приходилось и на вынужденную садиться. В одном из вылетов зенитный снаряд пробил бензобак, и нам не хватило топлива дотянуть до аэродрома. Плюхнулись рядом, в подлесок, прорубив в нем солидную просеку и развесив на деревьях шланги топливной и масляной систем. Мне бронедверцей, которую мы никогда не закрывали, сломало ногу.

Один раз пришлось столкнуться с Ме-262. Мы тогда летали на Глогау. Город славился тем, что его никто никогда не брал, поскольку он был расположен на неприступном холме, окруженном рекой. Наши с ходу взяли, перепились, и их оттуда выбили. Тогда его обошли и отдали авиации. Наш полк делал туда несколько вылетов. На второй день мы пошли шестеркой. Я летел в экипаже майора Бавина. Над целью зенитки сбили самолет лейтенанта Серикова, другой сильно повредили, и он стал отставать. Мы шли предпоследними в строю. Я следил за отстающим, докладывал командиру. И вдруг мелькнула молния – Ме-262. Срезал он отстающего. Я – стрелять, да куда там, ушел он.

Вторую ногу я тоже сломал при вынужденной посадке. Над нашей территорией в районе Владимира – Волынска, когда мы с офицером связи перелетали на новый аэродром, из леса по нам открыли огонь бандеровцы. Двигатель повредили, и пришлось приткнуться в болото. Вот тут-то ногу я и сломал, а лейтенант остался цел. Решили, что я останусь у машины, в болоте, а он пойдет за помощью. Под вечер я все же решил дойти до деревушки, что была неподалеку, взял автомат. А надо сказать, что у меня был не только диск, но и в вещмешке россыпью еще около трех сотен патронов. Кое-как доковылял до деревушки. Причем, когда шел к ней, видел людей, а когда ближе подошел – все исчезли. Пока добирался до хаты, пошел дождь. Стучу. Не

открывают. Я стучу прикладом. Открыли. Хозяин, хозяйка и трое детей. Падают на колени: «Пан, уходи. Тебя убьют и нас убьют. Пожалей детей». Я уже идти не мог, пополз по огороду. Постучал в другую дверь прикладом. Открыли мужик лет сорока и парень лет двадцати: «Уходи, убьют нас». – «Куда я уйду? Давайте сено, я здесь лягу». Мне постелили сена, я положил пистолет за пазуху и отключился. Если бы меня хотели убить, то убили бы, но утром я проснулся живой. Оседлал я парня, и он меня дотащил обратно к самолету. Я ему сказал, чтобы он взял канистру, поскольку в деревне бензин был на вес золота, а в самолете он еще был. Налил я ему канистру, чем осчастливил, конечно… Трое суток я ждал, когда за мной приедут. Почти все патроны расстрелял. Днем никто не трогает, а ночью на тропке, что шла к самолету, начинали двигаться какие-то тени. Я постреляю – они исчезнут, потом опять появятся. Только на третий день меня подобрали и отвезли в госпиталь. Нога распухла, но врач мне ее выправил.

А. Д. Летчики давали стрелкам возможность стрелять по наземным целям?

– Да. Обязательно. На выходе из пикирования. Если ты увлекся и расстрелял весь боекомплект, то, конечно, от командира влетит.

А. Д. Бортпаек был?

– Нет. Мы его мгновенно съедали. Рассказывали такую легенду. Бомбардировщики, летавшие на «Бостонах», съели весь бортпаек, остались какие-то баночки. Одну вскрыли, смотрят, что-то волокнистое, красное. Под спиртик и это пошло. Тут у инженера полка просветлело в голове и, употребив все свои скудные познания в английском, он прочитал: «Дождевые черви. Для ловли рыбы». Одного вырвало потом. Остальные вроде ничего.

А. Д. Что можете про РС сказать?

– Очень эффективны. Летчики с удовольствием их возили. Когда вместо восьми сделали четыре, считали это большой потерей.

А. Д. Романы были?

– Конечно. Были и трагедии. Мы уже вошли в Польшу, когда к нам стали поступать репатриированные. В БАО официантками в столовой попали две красивые девчушки и сразу выскочили замуж. Одна – за нашего командира звена, Героя Советского Союза, Беликова, а вторая – за истребителя из полка, который

обычно прикрывал нас. Базировались мы то на одном с ними аэродроме, то на соседних. В тот раз мы стояли на разных аэродромах. Вечером в клубе танцы – жизнь есть жизнь. Один стрелок, сделавший к тому моменту под сотню вылетов, видимо, воспылал любовью, пришел звать ту, вторую, на танцы, но она же замужняя, нельзя. Так он ее застрелил и сам застрелился. У людей происходила деформация психики, особенно сильно проявилось это сразу после войны. Прокатилась волна самоубийств. Война закончилась, все ждали, что сейчас-то мы и заживем! А ничего особенно не изменилось. У одного брата повесили по ошибке, другому жена изменила, детей бросила, он подошел к дежурному, достал пистолет, сказал: «Передавай привет» – и застрелился. Выплыли все болячки, которые скрывались во время войны нервным напряжением.

А. Д. Девушки часто по беременности уезжали?

– Нет, не очень, но такие случаи были. Были и венерические заболевания, всякое было. Я один раз был так напуган, что потом долго к девчонкам не подходил. Была у нас в первой эскадрилье одна мотористка. Как-то вечером мы пошли в кино – крутили «Девушки из джаза». Крутили уже не первый раз, и я, постояв, решил уходить. Она – ко мне, туда-сюда, повела меня на сеновал. Долго до меня доходило, чего она хочет, но потом я все же сообразил. А тут кино кончилось, ребята полезли и спугнули нас. Я был страшно раздосадован – вроде все так хорошо шло. Как раз мы тогда на аэродром Грязекамень перелетели. Пришли в столовую, там сидел один механик из первой эскадрильи. Зашел какой-то общий разговор, тут он мне и сообщает, что эту мотористку положили в санчасть с гонореей. Я так перепугался, что потом ни к немкам, ни к кому!

А. Д. Какое у вас отношение к немцам было?

– Конечно, пропаганда говорила – убей немца. Я такой ненависти не испытывал, хотя видел, что на нашей территории немцы не церемонились с гражданским населением. Но желания мстить у меня не было. Был у нас такой случай. Стояли в немецкой деревушке, и вдруг к группе летчиков подходит изможденный старик-немец и смотрит. Выбрал самого страшного, с тяжелым лицом, Федю Прохорова, и – к нему: «Застрели меня!» Тот ничего не понимает. Стали спрашивать. Оказалось, этот старик живет один, есть нечего, и решил он, что лучше уж, чтобы его застрелили, чем помереть голодной смертью. Никто его, конечно, стрелять не стал, а кормили, пока там стояли, да еще и огород ему вспахали и засадили. В авиации случаи мародерства

случались редко – особенно никуда не пойдешь. Хотя ребята, простые деревенские парни, ходили – все клады искали. Один раз зовут меня. Я у них пользовался авторитетом, поскольку как геолог знал камни и мог золото от меди отличить. Шепчут мне: «Мы клад нашли». Дали мне щуп – действительно упирается. Стали копать и откопали труп лошади.

Отправляли посылки, какие-то тряпки и я посылал. Один техник звена собрал своим троим детям посылку. Молодежь в это время смотрела порнографические открытки, и один шутник сунул их ему в посылку. Он, ничего не подозревая, ее закрыл и сдал. Хорошо, что мудрец этот рассказал всем о сделанном – еле-еле успели посылку вернуть. Шутнику потом наваляли.

А. Д. Как для вас закончилась война?

– Помню, я стоял часовым. Полночи отстоял, потом меня сменили. В полк не захотел идти, прилег в штабной землянке. Что-то не спалось, голова ни с того ни с сего разболелась. Оперативный дежурный, начхим капитан Гуренко, по телефону разговаривает. Один звонок, другой – жизнь идет. Вдруг он как закричит: «Что?! Как кончилась?!» Выскакивает из землянки и начинает палить из пистолета. Я выскочил за ним и давай стрелять из автомата. Потом зенитчики начали палить вовсю. Смотрим, из деревни полуголые фигуры бегут – там паника поднялась, думали, немцы. Разобрались и тоже стали палить в воздух.

Миненков Константин Иванович

Я родился в Барнауле. Перед войной наша семья переехала в Новосибирск. В 40-м мне еще не было восемнадцати, когда я окончил аэроклуб, после которого поступил в Новосибирскую школу пилотов, готовившую летчиков-бомбардировщиков.

Учились летать на СБ. Хороший самолет, но времена его прошли: скорость маленькая – 350–380 километров в час, плохо защищенный.

Осенью 1943 года нас, выпускников школы, направили в Чкалов, на переучивание на самолеты Ил-2. Летали на самолетах с лыжами. Там – простор. Ты любого летчика в кабину посади, он на лыжах сядет. Когда закончили программу, для нас расчистили аэродром и дали по два полета с посадкой на колеса: с инструктором и самостоятельно. На фронте мы только на колесах летали. Первое время аэродромы чистили люди, лопатами, потом появились роторные снегоуборочные машины. Нам и нужна-то полоска метров сорок, и – пошел.

А. Д. ИЛ-2 вам нравился?

– Да. После СБ Ил-2 поменьше и попроще в управлении. Он мог прощать грубые ошибки, которые СБ не прощал. Я после Ил-2 летал на Ил-10. Тебе на Ил-2 сделают в крыле дыру в метр, а он все равно прет. До аэродрома точно дойдешь, сядешь. А у Ил-10 скорость была больше: вместо 320 км/ч – 350 км/ч. Зато, если какой-нибудь лючочек приоткроется, самолет теряет устойчивость, и неопытный летчик мог разбить его на посадке.

Зимой 1943-го меня направили в формировавшуюся в городе Петровск Саратовской области 62-ю отдельную корректировочную эскадрилью. Надо сказать, что специальной подготовки мы не проходили, просто направили, и все. Оттуда мы через Тамбов, Москву в Вязьму полетели, на фронт. В Смоленске из четырех эскадрилий – 62-й, 45-й, 32-й и еще одной, в каждой из которых было по пять самолетов, сформировали 117-й корректировочный разведывательный авиационный полк.

При перелете на фронт произошел такой случай. Группа прилетела, а один экипаж, летчика Каюды и штурмана Васи Бабешки, отстал. Смотрим, заходит его Ил-2, а к нему уже едет машина со смершевцами. В чем дело? Оказывается, они взлетали, и у них забарахлил мотор. Тем не менее они решили тянуть до фронтового аэродрома. Вылезли из кабины – самолет в крови, в плоскости деревяшки неопределенные и человеческие останки. На взлетной полосе во Внуково они винтом зарубили одиннадцать баб. На краю полосы работали заключенные женщины. Что они там делали, я не знаю, может, полосу чистили. На взлете самолет повело в сторону. Женщины увидели, что он на них несется, и бросились на полосу. Летчик самолет выровнял и давай их рубить… Надо сказать, что не его это вина была. Прошло больше года. Мы полетели в Куйбышев получать самолеты. Я сел первым и руковожу посадкой самолетов своего

звена. Подходит ко мне комендант аэродрома, подполковник, и говорит: «У тебя в группе нет Каюды?» – «Есть, он сейчас сядет». – «Хочу на него взглянуть». Оказывается, этот подполковник был полковником, комендантом Внуковского аэродрома, когда этот случай произошел.

Прилетели на фронт, и в первую же ночь нас бомбили. Ну а потом мы включились в боевую работу. Корректировщик – это что? Тот же самый штурмовик, только сзади вместо стрелка сидел штурман-корректировщик с радиостанцией РСБ-ЗБИС и в фюзеляже стоял фотоаппарат. Штурманы заканчивали артиллерийские школы. Это были квалифицированные артиллеристы в звании лейтенант с мизерной штурманской подготовкой. Был такой случай. Мы перебазировались с одного аэродрома на другой. Полетели, а погода была плохая. Меня облачность прижала к земле, и я решил вернуться на свой аэродром. Садимся. Штурман вылезает из кабины и говорит: «А вроде нам сказали, что здесь дома большие?» Он даже не понял, что мы вернулись!

Мы действовали одиночными самолетами обычно под прикрытием истребителей. В полку была своя истребительная эскадрилья, но иногда нас прикрывали истребители из истребительных полков. В том числе и «Нормандия – Неман». Помню, мы стояли на аэродроме в Алитусе, когда союзники освободили Париж. Французские летчики подкупили наших зенитчиков, охранявших аэродром, и те давай палить в небо. Наш командир полка бегает, кричит: «Прекратите стрелять! Сейчас немцы прилетят и нас разбомбят!»

Основных задач, которые мы выполняли, было три. Во-первых, визуальная разведка. Во-вторых, фотографирование и, в-третьих, корректировка артиллерийского огня. Бомбы и РСы нам не вешали, но пушки заряжали. Стрелять по наземным целям нам запрещалось, но мы были молодые, воинственные, так что нередко обрабатывали передний край, хотя потом и получали нагоняй от командира полка.

Всего я сделал семьдесят восемь боевых вылетов и около четырехсот вылетов на У-2. Я на нем хорошо летал. Разведданные привезут с вылета. Пленку проявят, планшет склеят, и я его на У-2 везу в штаб артиллеристам. Садился на самых маленьких площадках. За все время только раз винт сломал – не хватило площадочки – тормозов-то на самолете нет. Один раз нарвался на Васю Сталина. Отвозил планшет на другой аэродром. Прилетаю. Заруливаю мимо стоянок «лавочкиных» и Ли-2 прямо к штабной землянке. Около нее развернулся. Газку дал, чтобы прожечь свечи. Вылез и пошел в землянку. А там какой-то офицер – как

матом на меня попер! Оказалось, что в землянке было окно без стекла. Они там карты разложили, выбирали место, куда посадить полк, а я им винтом песочку подсыпал. Потом уже мне сказали, что это Василий Сталин.

Что такое полеты на корректировку? Я иду вдоль линии фронта над своей территорией на высоте 600-1000 метров, а штурман по рации корректирует огонь артиллеристов. Тут важно идти немного с наклоном, чтобы штурману хорошо были видны разрывы снарядов.

Самое неприятное задание – это фотографирование. Обычно фотографировали передовую. Для этого набирали высоту полторы-две тысячи метров. Штурман включает фотоаппарат, и тут уже я должен лететь не шелохнувшись. Вокруг шапки разрывов, снарядные трассы, а я не имею права маневрировать – съемки не будет, планшет смажется. Из таких полетов обычно дыры привозили, а иногда и экипажи гибли. Теряли экипажи… И от зениток, и от истребителей, хотя и не так, как в штурмовой авиации. Зато нас и не награждали так, как их. Мы же подчинялись артиллеристам. Самолеты, горючее получали через Воздушную армию, а командовала нами артиллерия. Бывало, прилетишь самолеты получать в Куйбышев. Встречаешь там ребят-штурмовиков, с которыми вместе учился. У них по 50–60 вылетов, как и у меня, а грудь вся в орденах. Их награждала Воздушная армия. А нас награждала артиллерия. Операция прошла – они своих наградили, потом вспомнили, что у них еще летчики есть. Что осталось, то и подбросят. Хотя тогда мы не думали об орденах. Какие у меня награды? Орден Боевого Красного Знамени, Красной Звезды и орден Отечественной войны II степени. С этим орденом связана такая история. Мы стояли в Больших Орловичах. Артиллеристы должны были нам привезти ордена. По радио я слышал, что меня наградили орденом Отечественной войны I степени. Пока они на «Виллисе» ехали к нам, попали под бомбежку, машина перевернулась. Приехали на аэродром уже в темноте. Смотрят, а моего ордена нет. Потеряли. У нас был летчик Рязанкин, он на Иле летал, а потом перешел на У-2 – боялся летать, все домой хотел. Так вот его собирались наградить орденом Отечественной войны II степени. Его в полку в то время не было – лежал в госпитале после ранения. Мне дали его орден. Я потом попытался получить свой, I степени, но поезд ушел, да и неохота было этим заниматься, не до этого было. Когда он вышел из госпиталя, ему тоже орден вручили. Он тут же демобилизовался – силой летать не заставляли: не хочешь, не надо. А вообще летчики в очередь стояли за боевыми вылетами. Обижались, если кто-то вне очереди летал!

А. Д. Как отдыхали после вылетов?

– В картишки играли. Сначала в очко, а однажды приехала инспекция из Москвы. Они нас обучили играть в преферанс. Танцы были. В полках и дивизиях была прекрасная самодеятельность. Ездили с концертами друг к другу в гости. Помимо боевой работы жизнь шла своим чередом.

А. Д. Что считалось боевым вылетом?

– Во-первых, в задании указывалось, что это – боевой вылет, но его засчитывали, только если ты выполнил поставленную задачу. Бывало такое, что не засчитывали. Например, связь работает плохо. Один раз полетели на корректировку, а наши продвинулись, и корректировать нечего. Получается не боевой вылет. У нас в этом отношении было строго, поскольку мы были под контролем артиллерии. Они тут же позвонят, если что-то не так. А в авиации – там кавардак был хороший. Я же крутился в этих войсках и после войны. Вот, например, истребителям за 15 сбитых самолетов положено звание Героя Советского Союза. У меня, например, 13 сбитых. На меня начинает работать группа. Кто-то сбил, отдает мне. Меня представляют к званию Героя Советского Союза. Потом я начинаю летать, отдавать долги. К концу войны получился скандал, поскольку некоторые летчики свои сбитые отдали, им до Героя одного или двух самолетов не хватает, а война кончилась и долги отдавать нечем. И пошли разборки.

А. Д. Вы летали с одним штурманом?

– Нет. Сначала у меня штурманом был Вася Колесников. Потом Иван Андронович Кононов. Царство им небесное. Несколько вылетов я сделал со штурманом Зенец. Он был штурманом в бомбардировочной авиации, отбомбился по своим войскам. Ему дали 10 лет с отбытием на фронте и в звании «рядовой» прислали к нам в полк отбывать наказание. А командир нашего полка Василий Каразеев был его другом. Он его направил ко мне в экипаж. Сделав несколько вылетов и искупив вину, он стал штурманом полка.

А. Д. Кормили хорошо?

– Хорошо. Особенно, когда вступили на территорию Восточной Пруссии. Во двор входим, по двору свиньи бегают. Повар спрашивает: «Какую?» – «Вот эту, правую ляжку». Вообще питание было нормальным. Был специальный батальон обеспечения. Первым командиром полка был Смелянский. Жил

он вместе со своей женой, красивой женщиной. Боялся летать – за год он сделал вылета четыре, не больше, но ордена после каждой операции получал. Разумеется! Мы же от его имени возили в артиллерию тушенку американскую, сгущенку, спирт… У них слабо было с питанием, и мы их подкармливали, а они его не забывали. Его Хрюкин потом снял, перевел в штурмовики, заставил летать. И он там еще кое-чего заработал.

А. Д. Что делали с деньгами?

– Зарплату я отправлял по аттестату жене в Москву. Кто-то тратил их.

А. Д. В полку вашем были летчики, которые начали воевать с начала войны?

– Были. Они тоже были корректировщиками, только на самолетах Су-2. Горшков – наш комэск, Чемученко. Этот, как только мы на фронт прилетели, напился, полетел на самолете и разбился. Подлечили, вернулся в полк. Летали ли пьяными? Пьяным старики могли полететь. А мы что? Самолетом еще не владели, еще выпивать не хватало!

А. Д. Вши были?

– Вши были в летной новосибирской школе. Только сидели и долбали, много их было. Были блохи. Прилетели в Куйбышев и пока ждали, когда получим самолеты, жили в землянках… Всякое было, жили по-разному. А так, на фронте – ничего… В основном жили в домах.

А. Д. Случаев открытой трусости не было?

– Был такой случай с Галыгиным. Мы полетели на разведку в паре с моим командиром звена Алематовым. У него штурман был Галыгин Коля, а у меня Ваня Кононов. Летим, еще до линии фронта не долетели. На нас заходят истребители. Смотрю, у них коки винтов разноцветные – французы. Коля не разобрал и – по ним из пулемета! А потом сиганул с парашютом. С аэродрома выехали, его взяли. Там он у них чуть ли не герой. Прилетает за ним самолет, забирают его, привозят. И командир полка на нем отыгрался за старое. Ему приписали трусость и – в штрафной батальон. Галыгин – это анекдот… Царапнуло его в штрафном батальоне. Его – в пехотный штаб. Там повздорил с каким-то капитаном, подрались. Опять в штрафную. А до этого был случай. Мы стояли под Смоленском. Смелянский пишет письмо в Смоленск на спиртзавод: «У нас такое-то торжество, просим отпустить водки или спирта». И подписывается: Герой Советского

Союза Смелянский. Галыгин узнал об этом. У него жена эвакуировалась в Новосибирск. Он пишет туда письмо: «Я воюю на фронте, семья не имеет жилья». Из Новосибирска в полк, на имя Галыгина приходит ответ: «Товарищ полковник, воюйте спокойно, все в порядке! Вашей жене выделили комнату». (А он – то лейтенант, то старший лейтенант… Чет-нечет. Комедия!) Смелянский его вызывает: «Галыгин, какой ты полковник?» А он ему: «А какой ты Герой Советского Союза?» Вот за это он его в штрафную и отправил, как только случай подвернулся.

А. Д. Как относились к немцам? Какие были отношения с местным населением?

– Мы нормально относились. А вот наземные войска, артиллеристы, я сам свидетель, хамили немножко. Немцев ведут, молоденьких немок в сарай. Было такое. Мы, летчики, были более воспитанными и немцев не трогали. Да и мало с ними общались. Ну, а с солдатами – враг и враг. Надо его убивать, а не женщину за то, что она немка.

А. Д. Посылки посылали домой?

– Нет. Весь мой трофей – это пуховая перинка. Когда мы уезжали из Германии, ребята понабрали вагоны: пианино и тому подобное. Потом все продавалось, пропивалось. Командир полка Вася Каразеев вывез четыре «Опеля». Одну машину с собой привез на 77-й разъезд. А три – в Чкаловск отправил, там у него семья была. Возможности у начальства другие были.

А. Д. После боевых вылетов всегда 100 грамм?

– Да, конечно. Какая у нас эскадрилья была? 5 самолетов. На одном аэродроме стоит штурмовой полк – 40 с лишним самолетов. Слетали – им выносят к ужину. А наш командир БАО идет получать 200 грамм, ему говорят: «пиши десять вылетов» – приносит, и всем хватало. По 100 грамм не отпускали. Если артиллеристы срочное задание дают, то тогда фотоснимки сушат через ванночку со спиртом, а если не срочное, то после проявки на веревочку, а спиртик оприходуется. Почти все курили. Был такой порядок: кто не курит, тому сахар давали вместо курева.

А. Д. Вас не сбивали?

– Везло – не сбивали, ранен не был, но с дырками приходил.

А. Д. В чем летали на задание?

– В зависимости от погоды. Зимой летная меховая куртка, иногда надевали меховые брюки, в самолете все равно тепло. А

когда летчик не возвращался (у меня Сашка Гришечкин не вернулся с задания), так старшина ему списал все летное обмундирование, которое за нами числилось. И унты, и кожаная куртка, все списал.

А. Д. Приходилось ли вам встречаться с истребителями противника?

– Мне пришлось встречаться с истребителем после войны. Война закончилась, все пьяные. Стреляли из пулеметов. Утром – на построение. Приказ: «Вылет. Какая-то дивизия не сдается на косе за Кенигсбергом». Самыми трезвыми оказались я и мой штурман, Ванюшка Кононов. Вот мы и полетели. Наши истребители – вдрабадан, всю ночь до утра гудели, война кончилась! Подлетаю к морю, смотрю, заходит на меня истребитель. Я посмотрел на него – грязный. Война кончается. Я сразу на него «окрысился». Он отвернул и ушел. Мы полетели дальше, задание выполнили, скорректировали огонь артиллерии. А так нападали, но истребители прикрытия их отгоняли.

Весной 1945-го самолеты погрузили на платформы, и нас отправили на войну с Японией. Пока мы ехали, везли свои самолеты, они расшатались. Прибыли мы на 77-й разъезд. Самолеты разгрузили и списали. Там стояло полно новеньких. Получили самолеты, а война уже окончилась. Ни одного вылета не сделали, но всем дали медали «За победу над Японией».

Анкудинов Павел Ефимович

Я родился в 1919 году в городе Кунгуре Пермской области. Там же в 1937 году с отличием окончил десятилетку и подал документы в Московский авиационный институт. Выпускникам, окончившим среднюю школу на «отлично», давали возможность

поступать в вузы без экзаменов, поэтому я послал документы и просто ждал вызова на учебу. Летом этого же года через райком комсомола стали подбирать группу кандидатов в авиационные училища. Меня, как комсомольца, к тому же занимавшегося в авиационном кружке при заводе и уже летавшего на планерах, вызвали в райком и предложили пройти мандатную и медицинскую комиссии, отбиравшие кандидатов в летчики. Обе комиссии я прошел успешно. Правда, когда стоял перед мандатной комиссией, а их было человек семь, они начали меня обсуждать: вроде слабенький, вес маловат… но потом решили – ничего, если подкормить, получится хороший летчик. В общем, посчитали, что я вполне подхожу для обучения в летном училище, и отправили мои данные в Оренбургское авиационное училище. Я вернулся домой и стал ждать вызова – отдыхал, ходил на речку ловить рыбу, загорать. К осени мне пришел вызов из Московского авиационного института, а из Оренбурга – тишина. Я поехал в Москву на первый курс МАИ.

Поначалу было очень тяжело – по сравнению с москвичами я был слабак практически по всем предметам. К тому же я был очень плохо одет – весь в заплатах, в сапогах. Я стеснялся появляться на людях. Правда, вскоре старший брат выслал мне костюм, а на заработанные разгрузкой вагонов по выходным деньги я купил себе новую фуражку, ботинки и уже выглядел вполне сносно. Стипендия была очень маленькая – хватало ее только на чай с булочками в институтской столовой. Но к зиме я втянулся и уже неплохо учился. Весной меня вдруг вызывает к себе проректор: «Молодой человек, а вы ведь были завербованы в Оренбургское авиационное училище. Оттуда пришел вызов. Вы обязаны туда выехать». – «Я не поеду, я хочу учиться». – «Это, наверное, не пройдет. Пока идите». Я ушел, а вызов разорвал и выбросил. Прошел месяц, меня опять вызывают уже в военный комиссариат на Соколе: «Вы Анкудинов?» – «Да». – «Немедленно выезжайте в Оренбург. Вы зачислены и уже обязаны быть там». Приказ есть приказ – пришлось подчиниться.

Первый год в училище – курс молодого бойца. Командовали нами выпускники Казанского пехотного училища, проходившие стажировку. Они с нас три шкуры драли, особенно по строевой подготовке. Первый курс очень сложный – «через день – на ремень», в основном охрана, принятие присяги, изучение оружия и так далее. Весь год – никаких полетов. В то же время продолжали изучать общеобразовательные предметы: математику, физику, литературу. Для меня это было несложно – все же я был отличником в школе. А второй курс начали с полетов на У-2, и продолжалась теория, привязанная к

авиационным дисциплинам, – штурманская подготовка, аэродинамика и физическая подготовка.

В училище я довольно быстро освоился и уже не очень сожалел, что пришлось бросить институт. Жили в казармах. Когда учились на первом курсе, нары были двойные, а на втором – у всех отдельные кровати. Кормили отлично. Ко второму курсу я набрал килограммов 10. Занимался спортом. Особенно хорошо у меня шла гимнастика на снарядах. Форму специально на каждого пошили. Отношение к курсантам в городе было великолепное. У нас были вечерние прогулки перед сном, мы проходили по центральным улицам. Шли – хорошо одетые, в длинных шинелях, хромовых ворошиловских сапогах… Загляденье! Народ нам просто аплодировал!

Летная практика у меня шла очень успешно. Самостоятельно на У-2 я вылетел первым и закончил программу одним из первых в группе – инструктор был мной доволен. После У-2 стал летать на Р-5. А надо сказать, что в Оренбурге климат своеобразный – летом жара под сорок, а зимой такой же мороз. Мы летали и летом в жару, и зимой в мороз в открытых кабинах, правда, тепло одетые. Даже были кротовые маски, так что не обмораживались. Закончил обучение на Р-5 тоже успешно. В конце второго курса нас перевели на самолет Р-6, поскольку курс, на котором я учился, готовил пилотов бомбардировочной авиации. На третьем курсе стали изучать СБ, который у нас называли «катюша». Это был красивый самолет, обтекаемый, весь металлический. Он был прост в управлении и, главное, обладал огромной по тем временам скоростью! Мы разгоняли его до 400 километров в час! На нем было приятно летать. Правда, летали только днем и боевое применение не проходили. В сентябре 1940 года я успешно сдал и летные, и теоретические экзамены. Курс построили, зачитали приказ Тимошенко о присвоении нам офицерских званий и всех распределили по частям, а примерно 50 человек, в том числе и меня, оставили инструкторами в училище. Для меня это был удар, я плакать был готов! Я так хотел в строевую часть, а меня оставили в училище!

Вот так я стал инструктором. Жили мы в Оренбурге на частной квартире. За нами по городу ездил автобус – собирал на занятия. На первом курсе я получал 100 рублей, на втором – 110, и так каждый год по десятке прибавляли, а инструктором уже получал 700 рублей (бутылка водки стоила около трех рублей. – **Прим. ред.**), не говоря уже об отличном обмундировании и бесплатном питании по норме 8а – шоколад и все, что хочешь. Жили хорошо, этого не отнять.

В 1940–1941 годах я выпустил три группы по шесть человек

на самолете СБ.

22 июня 1941 года я катался на лодке по реке Урал со своей знакомой девушкой. Днем вернулись с реки, лодку сдали на пристани и пошли с ней в город. Смотрим, стоят люди группами: «Что случилось?» – «Война с немцами». Нельзя сказать, что это сообщение было неожиданным. Слухи о грядущей войне постоянно ходили. В апреле я поехал в отпуск к двоюродному брату, Мельникову Владимиру Васильевичу, в Полоцк, где он был начальником политотдела одной из дивизий. Он меня встретил такими словами: «Чего ты приехал? Скоро война будет. Уезжай отсюда». Летом 1941-го брат попал в окружение, а затем руководил партизанской бригадой, которая так и называлась – «Бригада Мельникова».

Во второй половине 41-го пришли в училище штурмовики Ил-2. Мы быстро переучились и вскоре сами стали учить курсантов на этих самолетах. Причем вначале спарок не было. Сами доставали бак, из парашютных лямок делали сиденье, на которое садился инструктор, это называлось: «полет со страхом». Ведь двойного управления не было. Правда, уже в начале 42-го в училище появились настоящие спарки с двойным управлением.

До середины 1943-го я все учил, выпустил еще три группы по шесть-восемь курсантов. Мы летали без всяких норм с утра до вечера. В день налетывали по 7–8 часов! Выйдешь из самолета – и нет сил даже в столовую идти. Ограничений никаких не было – ни по горючему, ни по налетам. Нельзя столько летать. Это опасно и для инструктора, и для курсантов. Всего я подготовил около сорока летчиков. Учил вполне успешно. Хотя были разные курсанты, но я ни одного не отчислил. Конечно, во время войны подготовка уже была более скоротечная – за полгода готовили ребят и отправляли на фронт. В основном отрабатывали взлет, посадку и пилотирование в зоне. Давали два-три полета по маршруту, так что штурманская подготовка была посредственной. Боевое применение не изучали. После выпуска курсанты попадали в ЗАП, где им давали боевое применение.

А. Д. Насколько сложен Ил-2 при обучении курсанта?

– Для курсанта Ил-2 несколько сложен. Особенно на взлете: поскольку винт вращается влево, попытку самолета развернуться вправо нужно было парировать левой ногой, причем не резко. На взлете не только курсанты теряли направление, но даже опытные инструкторы ломали самолеты. Взлет должен был быть хорошо оттренирован – надо плавно давать газ и давать упреждение левой ногой. В пилотировании самолет был послушный, достаточно маневренный. На нем даже штопор отрабатывали.

Конечно, петли не делали, но остальные фигуры выполняли. Он хорошо вел себя как на пологом, так и на крутом пикировании. Были случаи деформации крыльев от перегрузок, когда на выводе курсант или летчик резко начнет выводить, но чтобы он разваливался – таких случаев не было.

Все инструкторы рвались на фронт. Я говорил комэску: «Хочу на фронт!» – «Ваше задание учить курсантов. Извольте выполнять». Иногда встречаешь знакомого курсанта, вернувшегося с фронта. Смотришь, а у него уже «боевик» висит. Обидно. Некоторые инструкторы уходили в самоволку, чтобы их отправили под трибунал и на фронт. Только в 1943 году из инструкторов создали группу и направили на пополнение фронтовых частей.

Попрощался с Оренбургом и на Ил-2 улетел на фронт. Под Монино прошли боевое применение, а в конце 1943 года полетели на Ржев. Там за нами прилетел «купец» из 621-го ШАП и повел на аэродром Ходатково под Великие Луки. Где аэродром? Никакого аэродрома! Ведущий будто исчез за лесом. Мы за ним – не оторвались, пилотирование у нас было хорошее. Сразу, «на газу», сели, а уже бегут техники и оттаскивают самолеты в лес. Аэродром оказался короткой укатанной поляной. С него надо было уметь взлетать и садиться «на газу». Когда садишься, «на газу» держишь самолет, почти парашютируешь, он уже упасть готов – тут только его сажаешь. Мне-то было легко – у меня налет на Ил-2 был больше тысячи часов. Я самолетом владел в совершенстве. У меня недостаток был в штурманской подготовке, а пилотировал я отлично. Подошла девушка – дежурная по полку – и повела нас в штаб. Приводит в землянку. Летчики лежат на нарах в ожидании боевого вылета, козла забивают, в «очко» режутся, чудны́е песни поют. На мотив «Серенького козлика»: «Жил-был у бабушки серенький козлик, а-на-на чики-брики гоп-патса, гоп-патса, пур-пур ля-ля. Сардел мой бид-яса-фит-яса, бибимики, кикимики серенький козлик». На фронте много можно было услышать такого, что в тылу не услышишь. Прошли мимо них в небольшую комнату командования полка, где сидели начальник штаба – майор Зудин Петр Алексеевич, замполит – майор Хохлов Алексей Алексеевич и командир полка – майор Поварков Вениамин Всеволодович: «Старший лейтенант Анкудинов прибыл по вашему указанию!» Подал им летную книжку. Побеседовали, расспросили меня о моей подготовке и определили в первую эскадрилью, заместителем командира. «Летная подготовка у вас хорошая, штурманскую подготовку вы пройдете здесь. Вас «натаскает» командир эскадрильи. Теперь идите в свою эскадрилью и доложите капитану Василию

Трифоновичу Попкову, что прибыли на пополнение».

Конечно, назначение на такую высокую должность не прошло незамеченным. Летчики приглядывались, некоторые завидовали. Я же только из училища, а они – боевые летчики! У них уже ордена! Хотя я и был их старше и по возрасту, и по званию, но ситуация была щекотливая. А потом я сделал десяток вылетов, да еще и на разведку стал летать; а уж когда группы стал водить, тут они – всё, признали! Уже в середине 1944 года, когда Попков ушел на должность штурмана полка, я стал командиром эскадрильи. Они боялись меня и по-своему любили. Потому что я был строгим, но и справедливым. И в обед, и в ужин ни один без меня ни есть не начнет, ни рюмки не выпьет. Когда приду, сяду, тогда они начинали есть. Очень скромно себя вели. Я их всех ценил – они же гибли.

А в тот первый вечер я пошел искать Попкова. Нашел в деревушке домишко, где он размещался. На нарах набросана солома, в углу – железная печка из бочки, сбитый стол, на котором стоит гильза для освещения. Познакомились: «Завтра с тобой слетаю на спарке, покажу район, посмотрю, как ты летаешь. А сейчас пойдем в столовую». В столовой расселись поэскадрильно. В одном ряду – наш полк, в другом – полк Василия Сталина. Летчики у него в куртках-канадках, кожа с мехом. Мы похуже одеты, в матерчатых куртках. В нашем полку орденов немного, а у них посмотришь – все герои! Официантка разносит вкуснейший ужин. Я даже несколько добавок попросил. Надо сказать, кормили на фронте очень вкусно и вдоволь. В тылу-то все время полуголодный ходил. В училище кормили очень плохо. Старались накормить только тех курсантов, кто шел на фронт, а нам давали талоны в столовую, где только жидкий суп – и первое, и второе, и третье. Мы вечно хотели есть. Преподавателям вообще ничего не давали. Они пухли от голода. Смотрели, чтобы им кто-то что-то дал, краюшку хлеба. Но пищать приказа не было, надо было работать.

А тут официантки приносят вкуснейшие блюда. Добавка без ограничения. Техников тоже не обижали, хотя у них была другая норма. Не хочу сказать, что давали шоколад – он был только в бортпайке (в кабине стрелка стоял ящичек с НЗ на случай вынужденной посадки), правда, обычно мы его раньше съедали, и ящичек был пустой.

В этот день был боевой вылет, замполит полка разлил по сто грамм спирта в кружки из консервных банок. Я сижу, ем. Замполит ко мне подошел: «Подставляй кружку». – «Товарищ подполковник, я же не вылетал сегодня». – «Ничего, пей, скоро будешь летать».

На следующий день Попков полетел со мной, остался доволен: «Все отлично». А на другой день взял на боевое задание ведомым. Командир полка повел полк на уничтожение подходящих к линии фронта резервов. Он был очень сильным летчиком. Но летал тогда, когда были действительно сложные задания. Мы гордились им! И комиссар полка Хохлов тоже летал. Так вот, вторую восьмерку составляла наша эскадрилья. Попков мне сказал: «Главное – не отрывайся, держись меня: видишь, я пикирую, и ты пикируй; видишь, у меня бомбы полетели, и ты сбрасывай бомбы; делай все, что делаю я. Ни на что не отвлекайся». Ориентироваться на Ил-2 очень сложно. Он слепой, смотришь в форточку. Трудно что-то увидеть, тем более мне надо его держаться. Линию фронта пересекли на 1200–1300. Вижу, появились шапки, начали метаться, ну и я со всеми. Он стал плавно терять высоту и выходить на цель. Пришли на цель, пикируем градусов под пятьдесят. Смотрю – у него бомбы пошли. Я за «сидор» дернул – тоже сбросил. Новый заход. Я держусь за комэском. Встали в круг и стали штурмовать, сначала РС. Тут уже пикировали – градусов под тридцать. В следующем заходе из пушек обстреляли войска, а на выводе стрелок из крупнокалиберного пулемета их пошерстил. Потом собрали нас на змейке и пошли домой. В этом вылете полк потерял два самолета, а я привез несколько дырок – ерунда. Важно, чтобы двигатель и управление были целы, а остальное золотые руки техников залатают. После второго вылета комэск подошел: «Вы как, Анкудинов?» – «Товарищ капитан, я ничего не понял». – «Не волнуйся, так и должно быть, пройдет пять-шесть вылетов, все поймешь. Ты делал все правильно, не потерял ни меня, ни группу, все пойдет хорошо. А ориентироваться я тебя научу». Вылет за вылетом я стал лучше летать и ориентироваться. Потом он меня стал на разведку с собой брать и ставить ведущим пары. Примерно вылетов тридцать мы с ним сделали. После этого стал водить. Сначала небольшие группы, а потом эскадрилью и полк.

А. Д. Молодой летчик землю начинает видеть с пятого-шестого вылета?

– Не раньше. Для ориентировки надо знать каждый поворот дороги, изгиб реки. Поскольку мы летаем примерно одним маршрутом, то перед операцией изучаем определенный сектор, в котором будем работать. В одну сторону вылетов семь сделал, и тебе уже карта не нужна – район знаешь, только цели меняются. Карта, конечно, лежит в планшете, но в нее не смотришь. А молодые летчики поначалу теряются. К десятому вылету они начинают понимать, что к чему, а когда вылетов 20–30 сделают,

тут уже им можно группу доверить.

Забегая вперед, скажу, что я стал одним из лучших разведчиков в корпусе. Командир корпуса, генерал Гарлашников, на совещании приводил меня в пример. Как выполнялись полеты на разведку? Обычно ходила пара с прикрытием. Давали район, не далее тридцати-пятидесяти километров от линии фронта. На бреющем переходили линию фронта, а затем поднимались, но особенно вверх не залезали.

Вот в марте 45-го полетели мы с Лешей Дугаевым на разведку. Высота облачности 400–600. Прикрывала нас четверка «маленьких». Примерно в двадцати километрах за линией фронта мы случайно напоролись на немецкий аэродром, с которого нам на перехват поднялось восемь «Мессершмиттов». Четверка завязала бой с истребителями прикрытия, которые нас тут же потеряли, а две пары накинулись на нас. Мы ножницами на бреющем идем домой. Мне важно было до линии фронта дойти. А там я уже не боялся сесть на свою территорию. Они грамотные – не заходят ни спереди, ни сзади, а только с боков. Долбят и долбят. Лешу сбили. Мне стрелок говорит: «Командир, Лешу сбили». Я посмотрел, он прямо вертикально в землю ткнулся и взорвался. Одного «мессера» я завалил – он стал разворачиваться передо мной, я открыл огонь, и он развалился в воздухе. Довели они меня до линии фронта и бросили. Я пришел – весь самолет избитый, еле посадил на брюхо. Вот так я потерял своего любимого товарища Лешу Дугаева. Почему в облака не ушли? Мы не были подготовлены летать парой в отсутствие видимости.

Были различные вылеты. Водил успешно и эскадрилью, и полк. Каждый вылет был сопряжен и с риском, с опасностью. Когда прилетали домой, то шлемофон был мокрым, хоть выжимай. Настолько сильно было нервное напряжение, что в уголках губ выступала соль. Боялся ли я? Конечно, боялся, но мог эту боязнь преодолеть. Не может человек не бояться, когда идет на море огня, когда на твоих глазах гибнут товарищи. Но мне везло – ни разу не ранило. Были ранения у стрелков, но мертвыми я их не привозил, хотя такие случаи в полку были. Побитые самолеты были в каждом вылете. Иногда получали такие большие пробоины в плоскостях, что земля просматривалась. Но самолет очень живучий – приходили, вот только щитки старались не выпускать. Если щитки выпустишь, а один не выйдет, то самолет перевернется. Был у нас Одинцов – отличный летчик. В одном вылете его самолету крепко досталось, и мы по пути домой его предупреждали, чтобы был осторожен при выпуске щитков. Он стал выпускать, а у него один щиток не вышел – бочку сделал, в землю врезался и погиб.

А. Д. Расскажите о боевом дне вашей эскадрильи.

– Зимой ложились рано – темно, да и напряжение сказывалось. В столовой выпили, поели хорошо и по домам. Почистить пистолет надо… С ночи умоешься, чтобы утром побыстрей собраться, и в 10 уже все спали. Брились тоже на ночь. Перед полетами бриться нельзя – примета плохая. Кроме того, нельзя принимать цветы, фотографироваться, интервью давать. Утром встаем очень рано, не позднее пяти часов и – на аэродром. Быстро одевались, умывались (когда снегом, когда водой), зубы на фронте никто не чистил; шли в столовую завтракать. После завтрака летчики шли на стоянку самолетов, а комэски бежали на КП полка. Задачу могли поставить с вечера. Например, на аэродромы противника налеты делались с рассветом и к ним готовились накануне, но обычно получали задачу в течение дня.

Утром 19 августа 1944 года я получил задачу от командира полка уничтожить переправу противника – деревянный мост через реку Шерви. Он сказал, что время вылета будет сообщено дополнительно, и отправил готовиться. Я собрал летчиков возле самолетов; открыли крупномасштабные карты, в течение десяти минут я рассказал о поставленной задаче. Я решил пройти переправу стороной и зайти на нее на бреющем со стороны противника. Перед самой целью сделать горку – набрать высоту 1000 метров и в первом заходе ударить группой; затем встать в круг и проштурмовать цель. Советовался ли я с летчиками? Нет. Почти не советовался. Мой разговор был коротким, как приказ. Советы были после вылета, когда разбирали полет. Когда прилетим, тут такие все громогласные! Каждый хочет высказаться: «Ты плохо меня прикрывал… А твои бомбы куда попали?!.» А когда задачу получают, они молчат. Никаких советов я от них не ждал.

А. Д. Кто определяет количество самолетов, участвующих в выполнении задачи?

– Командир полка совместно с командиром эскадрильи. Все зависит от конкретной задачи.

Тактическая проработка вся лежит на командире эскадрильи. Стратегическая проработка вопроса – на командире полка и на командире дивизии.

На переправу больше шестерки не требуется – это же точечная цель. Даже восьмерка – уже много. Отбор шестерых летчиков всегда предоставлялся мне. Я же их всех знаю как облупленных. Знаю, кто недавно прибыл, а кто больше меня воюет – были летчики и с 1943 года.

Так вот в этот вылет я отобрал наиболее опытных, проявивших себя как хорошие летчики и меткие бомбардировщики. Для меня не было любимчиков, но были разные пилоты. Правда, пары ведущий – ведомый я никогда не разрывал, так как уважал взаимоотношения летчиков и сам летал с постоянным ведущим Лешей Дугаевым, который позже погиб.

Конечно, одни летают больше, другие меньше. Тех, кто больше летает, тех и награждают. Чем больше у тебя боевых вылетов, тем выше твоя цена как летчика. Я видел, что многие рвались в бой, но всех не возьмешь. Отобрал я шестерку. Остальные ждут следующих вылетов, другую задачу. Они в течение дня обязательно полетят. Задача поставлена, и мы ждем сигнала на вылет около самолетов. Собрались на маленькой опушке, сидим прямо на стоянке около самолетов. Вся эскадрилья все равно тут. Их же не полностью двенадцать. Дай бог, их было человек восемь. Двенадцать человек бывало только в начале операции, но каждый вылет – риск, люди погибают. Между собой разговариваем, курим. Причем поначалу курили всякую гадость. Один курит, второй говорит: «Дай сорок», тот ему оставляет на затяжку, третий: «Дай двадцать» – это когда что-то осталось, то можно двумя спичками придержать и высосать остатки дымка. Потом с куревом стало лучше. Летчикам давали табак в пакетах, а рядовому составу – махорку. Курили и выпивали все. Иногда в карты играли. Перед вылетом больше молчали: смотрят друг на друга, разговор такой тихий… Все время в напряжении. Вот-вот придет приказ взлетать. У меня не было мыслей, что это – последний вылет, больше не вернемся. Страха не было. Он появляется над целью, когда тебя встречает море огня. Тут все летчики в напряжении. Хочется скорее пойти в атаку. Страшно, пока бомбы у тебя висят. Главное, их сбросить, ведь кругом разрывы, и если будет прямое попадание, можно взорваться на своих же бомбах. Как правило, бомбы сбрасывали все разом, дергая за «сидор» – аварийный сброс, хотя в данном вылете так было нельзя делать – цель узкая, попасть трудно, надо оставить на второй заход. Когда пошел в атаку, и бомбы пошли – появляется злость. Я поначалу очень злой был. Ведь это от меня зависит, сколько над целью пробыть – пять или пятнадцать минут. Можно сделать два-три захода, можно – семь, тоже решаю я. Я поначалу по цели долго работал, а не так – сбросил бомбы и деру. Но это – риск, по нам стреляют. А летчики нервничают. Им тоже жить хочется. Тем более они ведомые, а я ведущий. Их больше сбивают. Ведущих тоже сбивают, но ведомых – больше, потому что, пока группа собирается, они – в хвосте. В это время их могут «мессеры» сбить. Они как-то собрались и так по-

простому мне говорят: «Командир, ты (именно на «ты» ко мне обратились) что, хочешь сам всю Германию разбить? Не надо так. Давай-ка, поосторожнее». Я их любил и поэтому ответил: «Хорошо, ребята, я учту». Действительно, стал их жалеть: сделаем не семь заходов, а три; хорошо проштурмуем и уходим.

В полдень зазвонил телефон, и нам передали команду на взлет. Крикнул летчикам: «По самолетам!», и мы разбежались. У самолета меня встречает механик. Мы пока готовились, самолеты уже осмотрели и особенно – их боевое снаряжение. Откровенно скажу, сильно не копались. Двигатель прогрет. Механик самолета мне докладывает: «Командир, самолет к полету готов, двигатель прогрет». Вооруженцы докладывают о том, какие бомбы подвешены. Парашют лежит в кабине на сиденье. Залез в кабину, механик помогает застегнуть парашют, привязные ремни, подсоединить колодку шлемофона. Запустил двигатель, проверил связь со стрелком (они ребята опытные – уже на месте сидят), с КП. Проверил слева-направо показания приборов, работу двигателя, щитков (на взлет они устанавливались на 17 градусов, а при посадке на 35–40). Проверил тормоза, расконтрил дутик. Посмотрел, чтобы стекло кабины было чистым, фонарь легко закрывался и открывался. Летчики доложили о готовности, я в свою очередь доложил на КП полка, что выруливаю. Взлетали попарно. Когда взлетали, иногда проверяли пушки и пулеметы: очередь дал – все в порядке. В это время все посторонние мысли уходят в сторону. Вся группа – уже в моей воле. Я же – в ответе за все. Никому не разрешается болтать. А у меня мысли только о том, как вести группу слитно, как один самолет. Как собрать группу, как связаться с КП, как связаться с истребителями, как вести ориентировку. Бывало, мы шли на цель на полутора тысячах метров, но в этом вылете шли на бреющем. Это очень сложно, поскольку требует умения отлично ориентироваться – на карту смотреть некогда, только смотришь, как бы ни за что не зацепиться. Ориентировку ведешь по ориентирам, которые расположены сбоку. Ты их должен отлично помнить и распознавать. К линии фронта шли на высоте метров сорок. Когда до нее осталось километров пять, я перешел на бреющий полет. Цель оставил слева, пройдя вне ее видимости. Прошел еще километров десять в тыл к немцам, развернул группу. Не доходя километра два до цели, скомандовал: «Горка! Подъем, ребята. Цель – прямо по курсу». Поднялись примерно на 1000 метров и тут же перешли в пикирование для бомбометания. Группа – в плотном строю правый пеленг – ударила по цели – разбили мост. Встали в круг. Я выделил пару на подавление зениток. Они должны были штурмовать их с круга, когда остальные добивают

мост. Сделав три захода, на бреющем стал отходить от цели. Командую: «Ребята, сбор». Делаю «змейку», они подстраиваются. Истребители открытым текстом нас хвалят: «Молодцы «горбатые»! Хорошо поработали!» Прилетели. После вылетов – летчики оживленные, спорят друг с другом, мне стараются что-то рассказать… Приходилось иногда одергивать: «Да помолчите вы!» Иду докладывать на КП полка. Но бывало и так, что после сложного вылета, особенно если были потери, от усталости и напряжения я просто падал под плоскость. Надо идти докладывать, а я валяюсь под крылом, как пьяный. После прилета проводил разбор выполнения задания, нагоняи не устраивал, только если кто-то отрывался от группы при сборе. В основном – оценивал положительно. Если цель поразили, фотоконтроль хороший, что особенно летчиков по мелочи ругать? Придраться всегда найдется к чему: при посадке скозлил, при сборе бултыхался или много дырок привез. Так нельзя делать! Основное – это выполнение задания. Хорошо выполнили задание, надо ребят похвалить, подбодрить.

Если первый вылет делали утром или днем, то потом шли на обед. Его привозили прямо на аэродром. Летом обедали под навесом, зимой – в хате. Аппетита нет, так что-нибудь перехватишь. Бывало, только сядешь за стол: «Летчиков второй эскадрильи – немедленно к самолетам. Комэску к командиру полка. Срочный вылет». Прибегаю, командир полка: «Немедленно по самолетам, на взлет, задание получите в воздухе». Бегом к самолету, взлетаем, начинаем собираться. В это время командир полка называет номер цели, которая уже отмечена у меня на карте.

В тот день я делал второй вылет по немецким войскам, скопившимся у разбитой нами переправы. Больше двух вылетов мы редко делали – тяжело. Бывали единичные случаи, когда совершали три вылета, но все равно все светлое время находишься в готовности, расслабляться нельзя. Готовность снимает командир полка, обычно когда кончается светлое время. Вечером шли на ужин. Замполит разливал по сто грамм спирта. Иногда добавляли. Я как-то раз в Белоруссии в очко выиграл большую сумму денег. Отдал ребятам, чтобы пошли самогонки купили. Иногда шмотки погибших загоняли. Что могли – отправляли родным, остальное меняли на самогон. Но редко кто напивался – завтра мог быть вылет. После ужина песни пели, иногда танцевали. С кем? С оружейницами, связистками; у меня в эскадрилье было восемь девушек. Они дружили с моими ребятами. Бывало, придешь в расположение эскадрильи, особенно в межоперационный период, когда почти не летали, а никого нет.

Иду к девчонкам, в их бытовки. Они все там лежат по лавочкам. Но я их не гонял – раз любите, то живите. У меня была девушка – связистка из корпуса. Там я считался корпусным зятем. Она знала, когда я вылетал, и очень волновалась, когда меня сбивали или долго меня не было. Иногда приезжала из корпуса литературная группа с культурной программой, хор. Как непогода или пауза при подготовке к операции – они к нам. Они нас хорошо веселили – и пение, и гармошка, и фольклор, и стихи. Своя самодеятельность тоже была. В столовой, в свободное время, особенно вечером, когда война для нас заканчивалась – ночь мы не летали, выпьем, песни поем. Иногда бывали концерты самодеятельности в клубах, которые мы устраивали из подходящих помещений. Были танцы, на которые приезжали девушки из корпуса, из других дивизий.

А. Д. У вас в полку были журналы приемки и сдачи самолета?

– Да. Перед вылетом и после него я расписывался в таком журнале. Вся боевая работа контролировалась особым отделом полка. Не дай бог, бомбу кто-нибудь привезет или неистраченный боекомплект. Если кто-то вернулся с бомбами, не дойдя до цели (мотор забарахлил или еще чего), тут же «особняк» подключается. Очень часто груз ответственности ложился на командира эскадрильи. Ведомые что-то натворят, а командир отвечает. Один взлетел, группу потерял, сел обратно. Лучше бы зашел за линию фронта и отработал по немцам – разбора бы не было, а так и ему влетело, и ведущего наказали. Как наказывали? Награждение задержат. За большие потери тоже могут вернуть представление из наградного отдела. А он виноват, если море огня? Повоюет полк примерно полгода и – нет его. Осталось человек десять, самых-самых. Переформирование. Едем в тыл, набираем новых, опять летим. При мне полк два раза переформировывался; до меня – дважды. Четыре раза полк переформировывался! Война есть война. 105 летчиков и стрелков погибли, почти два полка. Такого не было, чтобы в одной эскадрилье были потери, а в другой – нет. Был случай, на восьмерку соседней эскадрильи напали истребители (они, видать, их «прохлопали») – четверых не стало. Этот случай разбирали, но настолько много заданий, настолько все стремительно, так захватывают следующие задачи, что некогда было сильно разбирать, кого-то привлекать… Особенно при прорыве линии обороны фронт требует мобильности, быстрых действий штурмовиков. Все в напряжении, а все разборы – потом, когда операция закончится. Виновных всегда можно было найти.

А. Д. Вы как командир эскадрильи с другими командирами эскадрильи общались?

– Очень близко. Да жили рядом! Вместе вечером с ними кушали и выпивали. Были близкими друзьями. Между летчиками и мной была дистанция. Они могут быть с тобой и на «ты», но панибратства нет, как нет и фанаберии. Уважение. Командир полка и его замы, конечно, выше, но он считал себе близкими командиров эскадрилий. Они определяли выполнение задачи полка… Командир полка обедал отдельно. В столовую не ходил.

А. Д. Бывало такое, что не выполняли задачу?

– У меня не было ни разу. Со стороны полка были случаи невыполнения задач. Как-то раз командир полка вел полк. Была такая мгла, что землю только под собой видно. Командир полка развернулся и пошел домой, а я со своей эскадрильей пошел дальше и выполнил задачу. Конечно, у комэсок опыта ведения групп в СМУ было больше. Мне не надо вперед смотреть, лишь бы было вертикально цель видно. Пришли домой – ему нечего сказать. А мне чего возвращаться? Вернешься, а потом разбираются, почему задание не выполнено? А так бомбы я сброшу, может и не по цели, но у немцев. А то еще такой случай был. Пошли на прифронтовой аэродром двумя эскадрильями. Первую вел штурман полка, вторую – я. Смотрю, до цели еще пять минут, до линии фронта еще не дошли, а он уже в атаку пошел. Вижу, он по своим бьет. Я пошел дальше. Вышел на цель, отработал. Вернулись. Тут уже начальство трибуналом ему грозит. Прибыл командир дивизии: «А! Ударили по своим! Давай, иди в танковый полк, по которому ты вдарил, давай объяснения. Всей группе по пять суток ареста». Вечером штурман возвращается пьяный. Оказалось, ночью немцы наших выбили. По карте получается, что по нашим ударил, за ночь обстановка изменилась, и он ударил по немцам, да так хорошо, что получил благодарность, поскольку его удар позволил вернуть потерянные позиции. Дело замяли. Очень повезло! Такой случай – один за всю войну!

А. Д. Как вводили пополнение?

– Постепенно – прибывают по два, по три, максимум по шесть человек. Примерно неделю молодой летчик проходит проверку в полку. На спарке проверяем технику пилотирования: боевые развороты, «штопор», пикирование. Потом я с ним лечу, чтобы посмотреть, как он строем ходит, как держится при резком маневрировании. Сделаем примитивный полигон –

поштурмовать, бомбы сбросить. По тому, что молодой летчик показал, можно определить, могу ли я его сразу включить в боевой расчет или нет. Если вижу, что нормальный – ставлю задачу: изучить район нашего нахождения, цели. Они уже есть примерно. Он в течение недели изучает все. После этого беру его в первый боевой вылет. Или с эскадрильей, или в паре, или даже в составе полка. Я сразу «кучей» их не подключаю. Если вижу – слабый летчик, не тянет, ставлю задачу командиру звена. Он начинает с ним работать. Разговаривать, рассказывать: как переходить линию фронта, как вести над целью, как маневрировать от разрывов – все с ним проговаривает. «Пеший полет» – есть такое выражение. Хорошо дает штурмановскую подготовку, чтобы не потерял аэродром.

А. Д. Если вы не летите по каким-либо причинам, кто еще в эскадрилье может вести группу?

– Заместитель или командир звена. Всегда есть два-три человека, которые могут лететь ведущими. В этом случае задачу у командира полка ведущий получает самостоятельно, и он же отвечает за ее выполнение. Я могу помочь с проработкой ее выполнения на земле, и только.

А. Д. Сбивали вас?

– Меня самого два раза сбивали. В январе 1945 года я повел эскадрилью на штурмовку танковой колонны недалеко за линией фронта. Зенитного огня почти не было, но, видимо, я слишком снизился, и на выходе из пикирования мне «влепили» болванку в двигатель. Вода сразу вытекла, и мне пришлось его выключить, иначе мог начаться пожар. Перед тем я только успел горку сделать, чтобы высоту набрать. Ребятам сказал, чтобы шли домой, а сам стал тянуть самолет на нашу территорию. Ветер был западный, что, безусловно, помогло. Когда высоты оставалось несколько метров, я проскочил над цепью немецкой пехоты, распластавшейся на земле. В последний момент уперся ногами в приборную доску, чтобы не разбить голову. Плюхнулся на «живот» метрах в 80 от немцев, и меня потащило на подбитый немецкий танк. Слава богу, самолет остановился метрах в восьми от него. Выскочили со стрелком и «катом» – не поползли, а покатились в сторону своих. А немцы открыли огонь по самолету и бегут к нему, но нас уже и след простыл. Попали мы в окопы какой-то танковой бригады. Нам сразу спирта налили, мне подарили «парабеллум» и маленький пистолет «вальтер». Накормили и напоили нас хорошо, но машину не дали: «К себе добирайтесь, как можете». Мы добирались почти сутки. А потом я

снова летал.

Конечно, я сделал для себя некоторые выводы. Все-таки надо быть более осторожным, бдительным. Страха у меня не возникало, и следующий после сбития вылет по ощущениям ничем не отличался от предыдущих – коленки ходуном не ходили и руки не дрожали. Я всегда старался сделать больше вылетов – хотелось мстить и за товарищей, и за поруганную Родину. Старался воевать так, чтобы наносить врагу наибольший урон в каждом вылете. Поэтому и сделал 105 вылетов. Представляли на Героя, дали орден Александра Невского.

Второй раз сбили уже под конец войны, 8 мая. Немцы колоннами шли через Судетские горы, отступая в сторону Праги, чтобы сдаться американцам. Причем по одной долине двигались немецкие, а по другой, параллельно им, наши войска. Я зашел на одну из колонн, и мне засадили в двигатель. Стал садиться вдоль леса, что покрывал горы. А что такое посадка на лес? Все отлетело! Остались только двигатель с загнутым тюльпаном винтом и наша со стрелком кабина. Удар был резким. Я-то ногами уперся в приборную доску, а стрелок ушибся головой. Немцы – всего метрах в 150 ниже нас. Мы выскочили. Стрелок говорит: «Подожди, командир, немцы бегут. Я сейчас из пулемета по ним пройдусь». Он залез в кабину и открыл по ним огонь. Немцы залегли, а мы под шумок побежали вверх. Они отступали, им было не до преследования. Мы поднялись на вершину, смотрим, а по долине наши войска идут. Спустились к ним, ну а в полк попали на следующий день. Пока добирался домой, везде встречал пехотинцев, шуровавших по магазинам. Я тоже зашел в универмаг, думаю, может быть, и мне чего-нибудь взять? Ничего не нашел. Только носки взял.

Приехали домой, а товарищи нас уже похоронили. Командир полка говорит: «Все, отлетался. Больше я тебя не пущу». И не пустил, хотя моя эскадрилья еще и 9-го выполняла боевые вылеты, еще гибли товарищи. В этот день погиб летчик Мохов из моей эскадрильи.

А. Д. У вас в полку были самолеты, вооруженные 37-миллиметровыми пушками НС-37?

– Были. Я на таком самолете вылетов, наверное, тридцать сделал. Мы эти 37-миллиметровые пушки называли «Ду-Ду». Ой, хорошая пушка, мощная! Когда огонь открываешь, ощущение, что самолет останавливается – такая сильная отдача. Из нее хорошо было по танкам стрелять. Но на самолетах с «Ду-Ду» летали только подготовленные летчики. Нужно было быть готовым к тому, что самолет будет «уводить» назад, останавливать. К тому

же огонь следовало вести очередями – выпустил десять снарядов, подожди. В полку было не больше трети самолетов с этой пушкой, остальные с ВЯ-23.

А. Д. Фотоконтроль у вас был?

– Обязательно. В каждом вылете два человека снимают цель до ее обработки и после. И если фотоконтроль не подтверждает удар по цели, то нам могут не засчитать боевой вылет. В эскадрилье было два фотографа, а когда полк шел, то самолетов восемь с фотоаппаратами вылетало. Фотографировать не просто – летчиков подбирали и обучали ведению фотоконтроля. Они рискуют, ведь чтобы снимок был хорошим, надо выдержать высоту, скорость, курс, а в это время по тебе бьют зенитки.

А. Д. Как прицеливались для бомбометания?

– При подходе засекали ориентир в стороне от цели. На капоте были дугообразные полосы, и когда нос самолета закрывал цель, а ориентир оказывался в створе дуг, производили сброс бомб. Фугасные бомбы бросали с горизонтального полета примерно с 900-1000 метров, а ПТАБ с пикирования на 50-100 метров.

А. Д. Пикировали под сколько градусов?

– В зависимости от цели – от 30 до 50. Если цель точечная, например батарея противника, на нее и стараешься пикировать покруче. А если колонна противника, то тогда угол поменьше, чтобы можно было по голове, по хвосту ударить.

А. Д. Выполнял ли ваш полк задачи по корректировке артиллерийского огня?

– Нам такую задачу не ставили. Были полки разведчиков и корректировщиков, которые занимались этими вопросами.

А. Д. На свободную охоту летали?

– Я на свободную охоту не летал, даже не встречал случая, чтобы штурмовикам ставили такую задачу.

А. Д. Говорят, что штурмовики не любили глубоко ходить за линию фронта. Это так?

– Все зависит от задачи. Ходили за 30–60, а иногда и за 100 км. Горючего у Ил-2 хватало только на 2,5 часа, а ведь у ведомых расход топлива больше. Любили или не любили – это не вопрос. Все направлено на выполнение поставленной задачи.

А. Д. Как происходило узнавание своих войск?

– Главное – тщательно подготовиться на земле. Изучить цели, проложить маршрут, подготовить экипажи. Этим занимается командир полка и командир эскадрильи, которому поставлена задача. Линию фронта определить достаточно просто, и я никогда не видел, чтобы наши войска выкладывали полотнища. Иногда они использовали ракетницы для целеуказания. При подлете к линии фронта связываешься с наземными станциями (где воздушные армии – там всегда имеются представители): «Я – Лиса, иду на работу, цель 85. Подтвердите». Они подтверждают или переориентируют меня на новую цель. От них же я получаю сообщения о воздушной обстановке. У меня не было случая, чтобы я ударил по своим или не выполнил задачу.

А. Д. Радиостанции были?

– Все самолеты были оснащены и приемниками, и передатчиками, претензий к их работе у меня лично нет. Их тщательно проверяла служба связи полка.

А. Д. Прикрытие всегда было?

– Да. Обязательно. Но не всегда прикрывали разведчиков, особенно когда низкая облачность. Были случаи, я ходил без прикрытия. Но в основном всегда прикрытие выделялось.

А. Д. Случаи трусости были?

– Открытой трусости не было. Был у меня летчик Михаил Сысин. Мне летчики сказали, что от цели он отходит раньше, а когда я собираю группу, подстраивается и приходит с нами. Мы собираемся, а он у линии фронта ждет нас. Сам я этого не видел – я же ведущий. Я с ним побеседовал. Он говорит: «Очень страшно. Долго не выдерживаю работы над целью, выхожу». Ну, я ему сказал, чтобы он прекратил так делать, и после этого он летал нормально. Я его предупредил, мог под трибунал отдать, было у меня такое право. За трусость на фронте очень строго расправлялись. Впоследствии его сбили, он погиб. Он не был настоящим летчиком. Его подбили, а он не смог посадить самолет с ходу, стал выходить на второй круг, двигатель совсем «сдох», сорвался штопор и погиб над своей территорией. Потом я прилетел на П-2, в люльках привезли два трупа – Сысина и его стрелка.

А. Д. Можно было себе назначить больше полетов? Или наоборот. Сказать, что сегодня я плохо себя чувствую и не полечу?

– Отказаться от вылета? Только по болезни, но такое случалось очень редко.

А. Д. Особисты у вас были в полку? Как у вас с ними складывались отношения?

– Нормально. Он пытался меня завербовать в информаторы, чтобы я ему подробно рассказывал о своей эскадрилье. Ведь эскадрилья – это не только летчики, но и техники, оружейники, мотористы и так далее. Я отказался, сказав, что работаю вместе с заместителем по политчасти.

А. Д. У вас в полку были летчики, которые летали с 1941 года?

– Наш полк начал воевать в 1941 году на Калининском фронте на Р-5 и почти полностью погиб. Остались один или два человека, да и те уехали: кто в академию, кто еще куда-то. Когда я пришел в полк, летчиков, которые воевали бы с 1941 года, не было. После переформировки 621-го ШАП воевал под Сталинградом. Эти летчики тоже почти все погибли, причем некоторые – когда уже я летал. К 1945 году полк подошел составом, участвовавшим в операции «Багратион».

А. Д. В чем летали?

– Одеты были не особо хорошо. Зимой в меховых комбинезонах или теплых штанах и меховых куртках, летом – в куртках, сапогах и бриджах. Шлемофоны или летние, или меховые зимние. Некоторые даже в шинелях летали.

А. Д. Стрелки-женщины были?

– Летчиц или стрелков-женщин в нашем полку не было. В эскадрилье у меня было восемь девушек, а в полку их в общей сложности человек 30 было. Многие из них просились стрелками летать, но им отказывали. Девушки не летали.

9 мая 1945 года полк сделал последний боевой вылет, и тут объявили, что война окончена. Мы стреляли, выпивали, обнимались. Так продолжалось дня два – стояла анархия, никто нами не управлял. Ну а потом началась служба мирного времени…

Дубровский Леонид Сергеевич

Я родился в городе Тамбове в 1920 году. Окончив 8 классов средней школы, я не захотел учиться дальше в десятилетке, а решил получить какую-нибудь специальность. Поступил в Тамбовский железнодорожный техникум. Там, будучи учащимся

3-го курса, я без отрыва от учебы поступил в Тамбовский аэроклуб. Форму в аэроклубе не давали, только комбинезон, шлем и перчатки, а так ходили в своем. Нас привозили на аэродром под Тамбовом, кормили отличным «ворошиловским завтраком» (так он почему-то назывался), и начинались полеты.

Так совпало, что в 1940 году я одновременно окончил 4-й курс техникума и аэроклуб. В аэроклубе мы сдавали экзамены, которые принимала летная комиссия, состоявшая из инструкторов аэроклуба и летчиков-инструкторов Балашовского авиационно-летного училища. Технику пилотирования я сдал на «отлично», но материальную часть – средне: были у меня и тройки, и четверки. Тем не менее я поступил в это училище и 10 ноября 1940 года уже был в Балашове. Первые три месяца в училище мы были слушателями и проходили курс молодого красноармейца. Мы ходили на кухню, в караул, на станцию разгружать уголь, дрова, занимались строевой подготовкой. Кто заболевал или был непризывного возраста, тот мог подать рапорт, и его отчисляли. Я прошел все тяготы армейской службы и через три месяца стал настоящим курсантом.

В Балашове кроме теоретической подготовки и изучения материальной части начались и полеты. В аэроклубе мы летали на У-2, а здесь сначала учились на Р-5, УТ-2, а потом начались полеты на СБ. Мне он нравился: хороший, несложный самолет.

Что касается морально-политической подготовки, то после нападения Германии на Польшу в 1939 году нам было уже ясно, что скоро начнется война. От нас не скрывали, что мы готовимся к ней, и разговоры велись об этом довольно часто. Помню я и начало войны: в начале воскресного дня 22 июня 1941 года в училище проходили физкультурные соревнования. Сначала у нас были прыжки в длину, в высоту, а потом мы уже должны были бежать кросс. И вдруг кто-то из УЛО (так назывался учебно-летный отдел) кричит: «Заканчивайте соревнования!» Все побежали. Выступал Молотов с сообщением, что началась война, что немцы вероломно напали на Советский Союз. На этом же стадионе был митинг. В основном тон задавали инструкторы. Были патриотические выступления, но без шапкозакидательства. И прямо тут же инструкторы добровольно просились на фронт, писали рапорты. Действительно, они были отправлены. Мой инструктор лейтенант Малиновский тоже был направлен добровольцем на фронт. Потом от тех инструкторов, кто добровольно ушел на фронт вместе с ним, я узнал, что он погиб в 1941 году.

В училище, до начала войны, кормили нас отлично. Была курсантская столовая со столиками на четыре человека, нас

обслуживали официантки. Как война началась, сразу порядки изменились. Официанток в столовой не стало, столики – на 12 человек. Дежурные курсанты сами ходили на кухню, готовили обеды, сами разносили бачки. Положение было уже солдатское. Наше училище было огорожено забором, а за забором стояли пехотные части, которые готовились к отправке на фронт. Недисциплинированных и плохо летавших начальники пугали отправкой «за забор», то есть в пехоту. И не только пугали, но и отправляли некоторых.

Летали мы мало: экономили горючее для фронта. Больше времени мы находились в караулах и на кухне. Мы закончили обучение на СБ. Некоторых курсантов на Р-5 направили на фронт. А нам пригнали учебные самолеты штурмовики Ил-2 – старенькие, непригодные для боевого применения, со снятым вооружением. Когда немцы подошли к Сталинграду, мы еще продолжали летать, и было несколько случаев, когда немецкие летчики сбивали курсантов, которые выполняли учебные полеты над аэродромом. Тогда было принято решение перебазировать нас в Сибирь, в Алтайский край, на станцию Бурла. Приехали, построили удобные землянки человек на 20–25 с печкой. Обучение на Ил-2 продолжалось. Позже нас перевели в город Славгород, где мы и закончили обучение. Нас, восемь летчиков, направили в город Щелково в Подмосковье для дальнейшего прохождения боевого применения на этом самолете. Добирались мы своим ходом: попутными поездами, товарными, пассажирскими. Никто нам даже проездные не давал!

В городе Щелкове стояла 1-я запасная учебно-тренировочная эскадрилья запасной бригады. Там я быстро закончил боевое применение, и меня оставили инструктором. Учил я таких же летчиков, как и сам, но по положению бывших на правах курсанта: он в первой кабине, я – во второй. В течение двух-трех месяцев через эскадрилью прошло несколько выпусков, и поступил приказ лететь на фронт. Это было весной 1943 года.

Меня как инструктора (хотя еще молодого) назначили старшим группы из восьми летчиков, которые прибыли из Балашовского училища, и направили на Западный фронт в 1-ю воздушную армию. Аэродром назывался Песоченский, он был расположен между Козельском и Калугой, прямо у реки Десны. Когда мы прилетели туда, то командир 224-й штурмовой авиационной дивизии сказал: «Четыре летчика остаются при штабе дивизии, а четверо – отправляются в 566-й полк. Выбирайте, кто с кем хотел бы воевать». Когда мы, четыре человека, перебазировались на полковой аэродром, командир полка говорит мне: «Раз ты был ведущим, организуй

тренировочные полеты». «Т» надо выложить, организовать наряд, пожарника, врача, санитарку. Все это я организовал. Самолеты были одноместные, и нашей четверке надо было тренироваться самим, без инструкторов. Первым должен был лететь я. Взлетел, сделал несколько кругов над аэродромом. Сажусь, и вдруг в конце пробега ни с того ни с сего как бросит меня влево в кабине, я сразу не понял, в чем дело. Ударился плечом о борт кабины. Левую «ногу» самолета подломал, консоль крыла и одна из лопастей винта согнулась. Потом уже выяснилось, что сломалась защелка, стопорившая дутик, а поскольку скорость была большая, то машину повело, и я не удержал самолет.

Комиссаром полка был майор Сопельняк. Как раз в то время прошли слухи, что готовится операция, что немцы хотят взять реванш за Сталинград и будут наступать на Курском выступе. И вот за несколько дней до начала сражения он собирает партийное собрание, а я был кандидатом в члены партии, и на нем меня должны были принять в члены партии. Выступил майор и, не указывая фамилию, «проехался» по мне, видимо, еще не зная причину аварии. «Вот некоторые летчики, которые для Родины еще ничего не сделали… Не принесли пользу, а только ущерб, самолет сломали». Хотя он учебный, не боевой, старенький самолет, на котором летчики тренировались, но меня так заело, когда он так сказал! Я так хотел на фронт! 12 июля началось наше наступление, и полк заработал. В первый день боев тех троих летчиков, которые со мной прибыли, и других молодых летчиков включили в боевой расчет, а меня – нет! Я эту обиду переживал очень тяжело, но на второй день включили и меня!

(По состоянию на 11.07.43 г. в 566-й ШАП имелось 20 самолетов Ил-2, из них исправных 17, летчиков 37, из них 22 боеготовых. За июль полк потерял 7 самолетов Ил-2, не вернувшихся с боевого задания, и 7 Ил-2, отправленных в САМ для ремонта и восстановления. – **Прим. О. Растренина.**)

Первый вылет проходил как во сне. Я летел на одноместном штурмовике. Летишь, следишь за группой. Ведущий, командир эскадрильи, – опытный боевой летчик, он ведет группу. Ты стараешься держаться в строю, чтобы тебя не зацепило в воздухе винтом или крылом. Только вижу, что ведущий в пике пошел, делаю то же самое. Посмотрел – бомбы пошли, рвутся, стреляют, а куда, что – непонятно!

Потом меня пересадили на двухместный штурмовик, со стрелком. В четвертом или пятом вылете со мной произошел такой казус. Погода была хорошая – июль и по температуре, и по боевому накалу был жарким. Мы шли на высоте полторы или тысяча триста метров. Мы ходили на нечетных высотах, но не

выше двух тысяч, потому что были уверены, что у немцев зенитки пристрелены на четные высоты. Так вот мы уже возвращались обратно после выполнения задания, и вдруг мне показалось, что меня атакует немецкий самолет! Я даю газ, ручку от себя и пикирую почти отвесно. Скорость большая, самолет трясет, мне бы скорее до земли и уйти! Потом, уже когда мы прилетели на аэродром, стрелок сказал мне: «Немецкого самолета я не видел. Но ты так пикировал, что у меня в глазах было темно». Стрелок был уже опытный, и я ему поверил. Потом летчик-истребитель, из тех, что нас прикрывали (они на том же аэродроме базировались, что и мы), сказал мне, что это я его принял за немца. Он потом смеялся: «Ты так пикировал, что мне страшно было! Я думаю – уйду подальше от тебя!» Жара была… Вши нас заели, хотя был какой-то водоем, где мы купались, стирали белье. Да и с этими вшами не унывали, вот что значит молодость. Брали лист бумаги: круг начертим, каждый свою вшу поймает и пускает. Чья первая пришла до центра, тот выигрывает сто грамм вечером. «Вшанка» игра называлась.

Кормили всегда отлично. Даже витамины давали, каждый день – шоколад. Курящим летчикам давали «Казбек». Я тогда не курил, отдавал. Потом мне сказали: «Бери вместо «Казбека» двойную норму шоколада!» А деньги, которые нам платили, я отправлял родителям. Насколько я помню, летчик получал 900-1100 рублей в месяц кроме того, что его и кормили, и одевали.

Землю я начал видеть, наверное, вылета с десятого. Тут уже я начал летать более осознанно. Как правило, летчики-штурмовики погибали на первых десяти вылетах, среди тех, кто перешагнул этот рубеж, потерь было меньше, хотя, конечно, гибли и после. Мне на штурмовике летать нравилось, это очень хороший самолет. Такой живучий! Много раз приходил с дырками в плоскостях. Мотор прекрасно работал. Ну, если мотор повредили, тогда он, конечно, планировал очень плохо: 6 тонн – идет, как камень.

Комиссар и командир в полку были летающими. Командиром полка был молдаванин Николай Домущей. Как нам казалось, пожилой – 43 года, мы его звали «стариком». У него было всего 18–20 боевых вылетов, но ответственных. На Брянский мост он водил весь полк. Правда, в полку в это время летчиков 15, наверное, было, не больше. Кто-то из этих пятнадцати попал, и средний пролет моста обрушился. Мы считали, что попал Вася Мыхлик, впоследствии дважды Герой Советского Союза. Я шел последним, с бомбами и с фотоаппаратом – моим заданием было сфотографировать результаты удара полка. Когда я

фотографировал, уже видел, что мост разрушен, и поэтому сбросил бомбы вдоль железнодорожного полотна – для порядка, на аэродром садиться с бомбами было нельзя. Если бы никто не попал, я бы тоже бомбы бросил на мост, – но уже не было такой необходимости.

До сентября 1943 года я совершил примерно 20 боевых вылетов. К этому времени нас, летчиков, оставалось человек десять, и столько же самолетов. Летчиков посбивали, а самолетов, конечно, было уничтожено еще больше. Нас направили в резерв ставки Верховного главнокомандования в район между Серпуховом и Лопасней. Там мы получили пополнение: молодых летчиков, воздушных стрелков. Пришла новая материальная часть. Получили и самолеты с 37-миллиметровыми пушками. В резерве мы пробыли до декабря, а в середине декабря узнали, что нас направляют на Ленинградский фронт. Погода стояла плохая, но наш полк сумел без потерь добраться до аэродрома Горское, в пригороде Ленинграда.

Операция по снятию блокады началась в январе. Мы летали на «сопровождение» танкистов, пехоты; работали по артиллеристским позициям противника, летали на разведку – все это с аэродрома Горское. В общей сложности на Ленинградском фронте я совершил еще 20 боевых вылетов. Основную задачу мы выполнили – отогнали немцев от Ленинграда. Тогда нас перебросили под Кингисепп на аэродром Торн. Там продолжалась наша боевая работа. Очень сильное сопротивление немцы оказали под городом Нарва, где в укрепрайоне была окружена их крупная группировка. Свой последний, сорок девятый, вылет я совершил в этот район 20 февраля 1944 года в составе четверки штурмовиков. Я делал разворот для следующего захода, и в это время меня подловили зенитки. Крупнокалиберный пулемет пробил обшивку кабины, пуля попала в левую руку, раздробив кости предплечья и вырвав кусок кости, так, что потом образовался «ложный сустав». Кроме этого, я был ранен в грудь.

Я немножко прошел в сторону Таллина. Думаю, надо разворачиваться! Кровь течет, рука левая не работает. Ручку я зажал коленками, правой рукой управлял сектором газа. Вроде барашек закрутишь, а он от вибрации отходит, значит, опять надо увеличивать обороты и опять барашком фиксировать. Я кое-как «блинчиком» развернулся. Взял курс на восток и полетел. Приборная доска разбита, в глазах черные круги расходятся. Карта в планшете есть, но я не мог рассмотреть ее – ничего не видел, глаза затмило. Пролетел 10–15 минут, чувствую, мне становится хуже. Думаю, сейчас потеряю сознание, и стрелок погибнет, – а он жив и не ранен. Увидел какую-то заснеженную

поляну. Справа, спереди и слева лес. Первое решение – всегда самое правильное. Если начинаешь думать, как сделать: «Так или так? А может быть, так лучше?» – больше шансов погибнуть, поэтому я принял решение сразу. Думаю, дальше все равно сознание потеряю! Ручку зажал коленками, сектор газа правой рукой на себя убрал. Двигатель работал отлично. Штурмовик тяжелый, как утюг, сразу пошел вниз. Шасси я не выпускал, коснулся, ручку на себя подобрал, еще касание, и – он носом в снег зарылся, винты погнул. Хотя я и на привязных ремнях, но по инерции все равно ударился о приборную доску и потерял сознание. Стрелок, младший сержант Леша Ткачев, вылез из второй кабины на плоскость, начал меня тормошить. Так получилось, что я тут же очнулся и больше сознания не терял.

Стрелок спрашивает меня, где мы сели на вынужденную, а я и сам не знаю. Только слышу – двигатель заглох, а генератор (умформер) еще работает. Я ему говорю: «Леша, все тумблеры на приборной доске вниз опусти». Он так и сделал. Все стихло, только слышно, как снег шипит, тает вокруг горячего мотора, и стрельбу – спереди по ходу самолета и сзади. Я не пойму, где мы: на переднем крае, или у немцев, или на нашей территории в Эстонии? Говорю: «Леша, давай, осторожно пойди, узнай».

Стрелок сделал мне перевязку индивидуальным пакетом, накрутив бинт прямо на комбинезон, взял свой наган и автомат. У меня был ТТ. Я ему говорю: «Загони патрон в патронник и взведи курок». Стрелок ушел, я взял ТТ в правую руку, засунул в комбинезон и сижу, жду его. Часа два он отсутствовал. Стали сгущаться сумерки, когда я увидел на горизонте три фигуры. Думаю, кто? Если немцы, постреляю для порядка, убью не убью, и сам застрелюсь. Я же изуродован, партбилет у меня в кармане, – они партийных расстреливали… Жду. Ближе подходят. Я увидел и понял, что первым идет Леша, а за ним, метрах в пяти, еще двое, что-то несут. Снега по колено, еле двигаются, останавливаются передохнуть. Смотрю, он руками машет – значит, не его ведут, а он ведет. Значит, мы не на немецкой территории. Оказалось, что Леша нашел медсанбат, шум поднял: «Там летчик раненый!», и ему выделили машину и двух эстонцев с носилками, не военных, в телогрейках и в ушанках.

Леша взял наши парашюты, бортпаек, и втроем они дотащили меня до дороги, где ждала машина. Я ему отдал свой пистолет, мне он уже не требовался. С километр проехали по лесу к санбату. Подошла моя очередь, и меня положили на один из двенадцати операционных столов. Пожилой хирург меня осмотрел и говорит своим помощникам: «Подготовьте инструмент для ампутации». Я значения этого слова не знал, но

сразу понял, что он хочет руку отрезать. Я стал его просить: «Может быть, можно ее сохранить до госпиталя в Ленинграде?» Вдруг Леша Ткачев, как был в комбинезоне, ввалился в операционную. Сестры кричат, а он: «Где мой командир?», – и прется к операционному столу. Хирург говорит: «А это кто?» – «Мой воздушный стрелок. Нас подбили в вашем районе, мы сели на вынужденную». Он смотрит: «Вы летчик?» – Мне уже было 22 года, а выглядел я молодо. – «Такие юнцы летают!». Лешу выпроводили. Я хирурга опять прошу сохранить руку. Он ничего не сказал, только: «А если гангрена? Сейчас я только до локтя, а так можете лишиться всей руки!» Я опять прошу. Он промолчал, согласился. Начал чистить рану без наркоза, а потом наложил перевязку.

На День Советской Армии всех раненых повезли в Ленинград в товарных вагонах, в санитарном эшелоне. В основном там были танкисты и авиаторы. Часов в 10 вечера, 23 февраля, два немецких самолета начали бомбить Кингисепп. До станции эшелон не дошел два или три километра. Я видел, как рвались эшелоны со снарядами. Все обошлось для нас хорошо: наш эшелон немцы не бомбили. От Ленинграда до Кингисеппа было 140 км, но пока ремонтировали пути, мы стояли и смогли двинуться дальше только под утро. Поезд тащился медленно, и только на второй день мы прибыли в Ленинград. В госпитале вопрос об ампутации не стоял.

С конца февраля по октябрь 1944 года я провел в госпитале. У меня был свищ, рана под гипсом не заживала. Я чувствовал себя нормально, но из-за свища меня не выписывали. После госпиталя была комиссия, и меня списали с летной работы. Решение было: «Списать с летной работы по ранению, можно использовать на штабной должности». Так командование и сделало: с конца декабря 1944-го я служил на командном пункте 13-й Воздушной армии – руководил полетами, перелетами.

А. Д. В полку были большие потери?

– За войну 200 летчиков и стрелков погибли в полку. Из тех четырех, кто со мной пришел в полк, в живых остался я один. Мы так вчетвером и держались: Коля Кузнецов, москвич, из Новогиреева, Коля Юрьев из Саратова, армянин Варгес (мы его Володей звали) Марабьян и я. Мы воевали в одной эскадрилье, выпивали вместе. Каждый день после боевых вылетов сто грамм давали, но ста грамм мало было, и мы все время старались доставать самогонку. Организовывал нас Варгес. Он сочинил клятву, и мы поклялись, что живые съездят на родину погибших, расскажут родным, кто как погиб. Варгес предложил скрепить

клятву кровью. Достал то ли бритву, то ли ножик, и каждому сделал надрез. Пошла кровь, и мы кровь смешали…

Первым Варгес и погиб. Погиб нелепо с адъютантом эскадрильи… Когда мы с Горского в Эстонию перелетали, он зацепился за высоковольтку. Не боевая потеря, что обидно. В феврале меня сбили, но я жив остался. Потом Коля Юрьев. Он возвращался с задания на Карельском перешейке и попал под залп «Катюш». Потом в Восточной Пруссии погиб и Коля Кузнецов. К этому времени Коля уже был командиром нашей 3-й эскадрильи, у него уже было 100 вылетов. Сбила его крупнокалиберная зенитка – прямым попаданием. Самолет развалился пополам, и вместе со стрелком они погибли – кто с ним в тот день летал, видели. У него сестра осталась. И не женат он был… В основном летчики все молодые были, неженатые. Только Воробьян был единственный среди нас женатый летчик, кроме командира. Он начинал воевать техником, а потом в Ивановской области переучивался на летчика и там женился на русской. Нина, как сейчас помню. У него была ее фотокарточка, и он так ею гордился! И ребенок у них родился…

Когда война закончилась, лет шесть я служил и потом поехал в Тамбов к родителям. Варгес жил где-то в Армении. Точный адрес он говорил, но в тот момент его у меня при себе не было. Потом, отпуск небольшой, надо к родителям, – где я там буду искать? Не выполнил я клятву… Но в Новогиреево к Колиной сестре я приехал. Хожу около дома, и меня просто всего трясет. Думаю: «Что я буду говорить? Коля погиб, а я жив!» Мне было стыдно, что я жив, а он нет… Ходил, ходил, и ушел, так до сестры и не дошел. А родственникам Коли Юрьева я потом написал письмо. В полку мне передали его ордена, и я после войны отослал их в Саратов и описал, со слов других, как он погиб.

К потерям мы относились как к неотъемлемой части нашей работы. Скажем, в сентябре или октябре 1943 года на формировании, когда мы получали пополнение, мы находились на аэродроме Волосово. Там во время тренировочных полетов получилось так: летчик Клочков выруливал на взлет, а его стрелок Лысенко был в увольнении в Москве. Он прибыл и видит, что его самолет, его летчик выруливает. Стрелок бежит навстречу: «Остановись, прекрати движение. Я полечу!» Клочков высаживает временного стрелка, сажает своего. Взлетели они. Он должен был сходить в зону, отработать упражнение, а потом кто-то из нас должен был лететь. Мы стоим, ожидаем своего вылета. Кто сидит на скамейках, кто стоит. Смотрим – Клочков пошел к земле со скольжением. Думаем, может, скольжение отрабатывает? Потом на горизонте взрыв, столб дыма… Командир полка дал

машину, мы поехали. Они упали в поле и оба погибли… Это было на формировании, сто грамм не давали. Так мы хромовые сапоги Клочкова на водку поменяли, где-то что-то достали – и так его помянули. Острота потерь притупилась. Каждый был готов к тому, что завтра и он может погибнуть. Не знаю, как у кого, но у меня бывали такие мысли: может, завтра и моя очередь? Взлетаем на боевое задание, над аэродромом круг делаем, подстраиваемся один к другому, смотришь на аэродром, и мысли такие – а придется ли еще увидеть этот аэродром на обратном пути, будет ли этот обратный путь?

А. Д. Потери были в основном от зенитной артиллерии или от истребителей?

– На Курской дуге еще очень сильно действовали немецкие истребители, и вообще немецкая авиация имела некоторое преимущество в воздухе. Но лично мне с немецкими истребителями вплотную сталкиваться не приходилось – только один раз мне померещился истребитель. Но там же, на Курской дуге, я со стороны наблюдал, как немецкие истребители стреляют по штурмовикам. Пока стрелков не было, били с хвоста. Сзади подойдет – и расстреливает, а летчик ничего сделать не может. Когда самолеты стали двухместными, полегче стало. Стрелок попадет – не попадет, но трасса-то идет! Какой летчик захочет себя подставлять под огонь стрелка? А на Ленинградском фронте, в особенности когда сняли блокаду, господство в воздухе было уже за нашей авиацией. Так что там в основном от зениток гибли.

А. Д. Сколько у вас было стрелков?

– Сначала Володя Тестин, ленинградец. Чтобы не умереть с голоду в городе, он сам на фронт напросился. Потом его кому-то передали, а со мной один вылет совершил Медведев, тоже ленинградец. Он был специалистом не то по радио, не то по спецприборам, но очень хотел воздушным стрелком полетать и выпросил у командира полка. Штурмовик делает противозенитный маневр и по курсу, и по высоте, чтобы не дать прицельно стрелять. Я иду, бросаю машину туда-сюда. Только слышу, чего-то хрипит в СПУ. Я его спрашиваю: «Саша, ты ранен?» Он не отвечает, только хрип какой-то. Когда прилетели, он еле вылез из кабины, весь белый. Говорит: «Меня тошнило». Его укачало! Всю кабину он мне испачкал. Конечно, укачает! Летчику легче, он предвидит свои движения, а стрелка мотает по кабине. Такого стрелка мне неинтересно в экипаже держать: тошнит его, а погибнем вместе! Начальство как посмотрело на него и в кабину – больше он не летал. Потом был у меня Ткачев

из Смоленской области, который меня спас на земле, когда у меня случилась вынужденная посадка. Всецело я ему жизнью обязан. После того как я попал в госпиталь, он добрался до полка и все рассказал. Его представили к ордену Красной Звезды и неделю дали прийти в себя после этой передряги. Потом Ткачев пошел стрелком к Таранчееву. Сбили их 18 марта. Они повторили подвиг Гастелло: Таранчеев направил свой загоревшийся самолет на колонну бензозаправщиков. Уже в 80-е Таранчееву посмертно присвоили звание Героя Советского Союза, а Ткачеву ничего.

А. Д. Истребительное прикрытие всегда давали?

– На Курской дуге всегда, тогда погода была хорошая, а при снятии блокады была такая погода, что истребители просто не вылетали, а мы летали.

А. Д. Какие наиболее сложные цели?

– Аэродромы противника, железнодорожные составы. Как сейчас помню, под Псковом нас послали уничтожить состав, который подвозил к фронту боеприпасы и живую силу. Вот тогда пошли четверками. Задача была паровоз разбомбить – это точечная цель. Попасть тяжело – бомбили же на глазок. Кто-то из нас по паровозу попал, он взорвался, вагон на вагон начали налезать. Дальше – уже легче. Потом мы бомбили вагоны, обстреливали. Сначала из ШКАС очередь дашь, посмотришь, куда пули ложатся, а потом туда же – из пушки. У нас 37-миллиметровые стояли – НС-37. Хорошая пушка, мощная. Но были случаи, когда одну пушку заклинивало. Самолет разворачивало в сторону стреляющей пушки, и плоскости отрывались. На пологом пикировании, когда стреляешь и нормально работают обе пушки, то только сидишь и клюешь носом от отдачи, но по танкам из нее хорошо бить. 8 штук РС вешали. Цель пулеметом обозначишь, видишь – трасса пошла в танк. И тут же нажимаешь кнопку пуска РС. Если РС попадал в танк, то он наверняка выходил из строя.

А. Д. Кабина Ил-2 удобная?

– У стрелка побольше, шире, там и двое могут поместиться. А у летчика за счет приборов – нет. Потом летчик сидел на бензобаках как на пороховой бочке.

А. Д. Радиостанции работали надежно?

– Приемник и передатчик, как правило, были у командира, у ведущего. А у простых летчиков были только СПУ и, конечно, приемник.

А. Д. Как принимали пополнение?

– Когда в полк приходило пополнение, всегда хорошо принимали, боевые летчики делились опытом. Особенно некогда было сентиментальничать. За ужином посидели, поужинали, по сто грамм выпили, спать. А на следующий день опять боевые вылеты. А летали мы – как когда. Бывало, что плохая погода, и по метеоусловиям вылеты запрещены. Но командир полка посылает кого-нибудь на разведку погоды, и уже считается, что полк вылетел. Это чтобы сто грамм спирта получить, получают-то на всех! Раз боевая работа была – то все. На Курской дуге мы и по два-три вылета делали, но не каждый день. Командование уже планировало: сегодня на такие-то цели летаем. Получали сведения от наземных частей, где продвижение у них застопорилось. А они пока дойдут до своего командования, потом до командующего воздушной армии, а от него до командира дивизии… Так что два дня проходят до следующего задания, до следующей цели.

А. Д. Что летчики делали в свободное время?

– Я не видел свободного времени. Вечером болтали в столовой за ста граммами. Разговаривали о мирной жизни, о семьях, родных.

А. Д. В чем летали? В какой одежде?

– Летом в летних комбинезонах. Ордена старались оставлять. Одно время были американские куртки и меховые брюки.

А. Д. Под бомбежку ваш аэродром не попадал?

– Ни разу нас не бомбили. Один раз думали: налет! Это было в начале Курской операции. Самолеты стояли снаряженные бомбами, горючим, боеприпасами, ждали команду на вылет. И вдруг слышим звук «фоккера», и вот он идет прямо в лоб нашим самолетам, которые выстроены на границе аэродрома. Кто-то кричит: «В окопы!» Некоторые стоят, кому некуда спрятаться. Он выпустил шасси, садится. Скорость большая, думаем: сейчас сам погибнет, может, смертник какой, и взорвутся наши самолеты, они же с боеприпасами! Ничего подобного, метрах в пяти остановился, затормозил. Тут к нему подбежали, окружили. Он сразу выключил двигатель и в кабине поднял руки. Немец рассказал, что закончил берлинскую Высшую школу пилотов и все время мечтал на первом же вылете сдаться. Так и получилось – сдался.

На следующий день из Чкаловска привезли летчика-

испытателя. Он раньше на «фоккере» не летал. На аэродроме порулил туда-сюда, освоился с управлением. На наш аэродром прилетели наши истребители для сопровождения. Он все боялся: «Собьют меня зенитчики, как увидят кресты на самолете». А ему говорят: «Так ведь наши же самолеты будут сопровождать». – «А зенитчикам какое дело, что наши истребители летят? Они будут по мне бить!» Это один момент, а второй – скорости-то разные. У «фоккера» больше, чем у самолетов сопровождения. Договорились, что он полетит с выпущенными шасси на небольшой высоте, а два истребителя сопровождают справа и слева. Он взлетел первым, они за ним. Смотрим, он ушел далеко от наших сопровождающих истребителей, а они никак его не догонят. Потом где-то на форсаже они его догнали.

А. Д. У вас в полку было много Героев Советского Союза?

13 Героев и один – дважды. Это уже под конец войны стали награждать. А так командира полка самого не особенно-то награждали, потому что он мало летал. Ну и он не представлял никого. А в конце войны ему уже были указания – представлять к наградам. У меня – два ордена Отечественной войны 1-й степени, два ордена Красной Звезды. Ну и медали «За оборону Ленинграда», «За боевые заслуги» и другие.

А. Д. Вы что-нибудь слышали о том, что штрафников направляли стрелками на Ил-2?

– Был у нас стрелком воздушный стрелок-радист с бомбардировщика. За что его осудили, не знаю, но он был боевой, видно, чтобы оправдать доверие, рвался летать. От одного летчика к другому переходил. Только отлетаем, он опять на вылет просится! А было и иначе: одного летчика с нашей эскадрильи отдали под трибунал. Он был в возрасте, семейный, долго работал инструктором. Несколько раз возвращался с боевого задания. Сначала говорил, что двигатель чихает или его трясет. Один раз, второй. Коле Кузнецову поручили проверить его самолет. Он выполнил задание и докладывает: «Самолет работает нормально, двигатель – нормально, никаких претензий не имею». Потом этот летчик сам признался: «Как подлетаю к линии фронта, начинается заградительный огонь, зенитки стреляют – я автоматически разворачиваюсь и прилетаю на аэродром». Тогда его и осудили. Весь полк выстроили, зачитали приговор и отправили его в штрафную роту. Он был старшим лейтенантом, так погоны старшего лейтенанта с него сорвали, прицепили солдатские и под конвоем увезли. Кто-то где-то его потом встретил. Он был на фронте в штрафной роте, получил легкое

ранение. Потом он обучал пополнение для фронта, молодых солдат. Это был единственный случай трусости у нас.

Местер Владимир Моисеевич

Я родился в Москве в 1926 году. Пошел в школу, стал октябренком, потом пионером, в комсомол вступил в день своего рождения. Еще пацаном стремился в авиацию: сначала занимался в авиамодельном кружке, а после 7-го класса пытался поступить в специальную авиационную школу, однако не прошел туда по медицинским показателям.

Войну встретил в Москве, и хотя мне было только пятнадцать лет, я решил идти работать. По знакомству устроился стропальщиком на базу металлопроката. Проработал там всего два месяца, и меня придавило. Естественно, что после этого случая начальство постаралось от меня избавиться. Поступил на завод «Мосэлемент», который делал источники питания, учеником электромонтера. Первые дни работал по четыре часа, такой был порядок, нельзя было больше. 16 октября пришли на завод, а нас не пускают. Через несколько часов пустили, но делать было нечего – все начальство смоталось. Потом сказали: «Идите на склад. Там каждому выдадут по два пуда муки». Действительно, дали мне мешок, я взвалил его на спину и пошел. А тут – налет, зенитки бьют! Смотрю, что-то сыпется из мешка. Оказалось, что осколок зенитного снаряда проделал дырку в мешке, и мука сыпалась на дорогу. Дня три мы на завод ходили и ничего не делали, и только на четвертый появилось руководство, и мы опять заработали… 16-е число – это был очень тяжелый день.

После этих событий завод эвакуировали в Ленинск-Кузнецкий. Когда в Сибирь попали, то тут уже не смотрели, сколько тебе лет, сколько тебе положено работать… Я в шестнадцать лет стал бригадиром электромонтеров! Когда мне исполнилось 18, я решил идти на фронт. Одной из причин, почему я хотел попасть на войну, было то, что я понимал, что если я не попаду на фронт, то мне, как еврею, потом будет очень плохо. Никто мне скидку на то, что с завода не уходил неделями, что на воздушных работах работал без ремней, облокачиваясь спиной о фермы и держась только за счет силы ветра, не даст. Так что я считал, что мне обязательно надо быть на фронте. Что касается антисемитизма, то на фронте, да и вообще за семь лет службы в армии, я ни разу не столкнулся с его проявлениями. Только однажды, уже после войны, когда я был старшим стрелком, пришлось мне «педалировать» свою национальность. У нас появился молодой стрелок, татарин. И стал в самоволки ходить. Раз попался на самоволке. Второй попался. А закон такой: один стрелок попался – всем стрелкам отменяют увольнительные. Решили его проучить. Накрыли одеялом, сильно не били, но на следующий день меня вызывает СМЕРШ: «Что произошло?» – «Ничего. Немножко проучили». – «Вы что же?! Против нацменьшинств?! Вы знаете, как остро стоит национальный вопрос?!» – «Это вы мне рассказываете? Я сам национальный вопрос! А если он в следующий раз попадется, дадим по-хорошему».

В общем, как только мне исполнилось восемнадцать и я

получил повестку, я ее принес на завод. Директор ее взял, посмотрел: «Молодец!» – и порвал. Снял трубку телефона и звонит военкому: «Вы почему забираете Местера? Мы же договорились, что вы моих людей не трогаете?! У нас единственный завод, который снабжает всю армию источниками питания!»

Через несколько месяцев я опять получил повестку, и история повторилась. Меня уже приняли кандидатом в члены партии. Я пошел в горком, те позвонили на завод, директор говорит: «Я ничего не могу делать, пускай ищет себе замену, тогда будет другой разговор». С этой заменой протянули до сентября 1944 года. Тут прошел слух, что в военкомате берут людей в авиацию. Я бегом туда. Говорю, что всю жизнь мечтал попасть в авиацию. Военком смотрит: «А ты часом не натворил что-нибудь? Ну, ладно, приходи завтра с вещами». Конечно, выданную мне повестку я уже никуда не понес, а на следующий день перемахнул через заводской забор (жили мы прямо на заводе) и утром с вещами был на вокзале. Уже на фронте я получил письмо от сестры, работавшей на том же заводе, что за мной была послана погоня, но перехватить меня они не успели. Немудрено – нас нигде не задерживая, направили в Троицк, где находилась школа воздушных стрелков. В этой школе я пробыл меньше месяца, из которых десять дней мы были на сельхозработах в Казахстане, а десять – по картинке изучали пулемет ШКАС. Самих пулеметов не было, не говоря уже о стрельбах. Через 20 дней в звании «рядовой» мы своим ходом пошли на фронт. Я так до конца войны и воевал рядовым. Где-то в мае на построении зачитали приказ, в котором мне сразу три звания присвоили: ефрейтор, младший сержант и сержант. Попал я в 92-й Гвардейский штурмовой авиаполк в декабре 1944 года, под Будапештом. В полк пришли вечером и сразу – в столовую. Повариха бегает, причитает: «Ребята, не знаю, чем вас кормить, уже все поели!» А мы оголодали в этой Троицкой школе – нас там только мороженой капустой кормили; так мы на помойку ходили, собирали картофельную кожуру. А тут нам со сковородок наскребли вкуснейшую жирную поджарку! Наелись – вот оно счастье! Поселились мы в деревне километрах в двух от аэродрома. Поначалу нас в эскадрилье было пять человек, и мы жили в одном доме. Какие условия? Перин не было, но спали нормально. Столовая была одна для всего летного состава, но стрелки сидели за отдельным столом.

На следующий день после прибытия мы стали свидетелями того, что такое война – из кабины возвратившегося с боевого задания штурмовика вытаскивали раненого стрелка. Для нас,

необстрелянных, это было тяжелое зрелище. Ну, а дальше пошли вылеты. Меня включили в экипаж старшего лейтенанта Прусакова Виктора Сергеевича. Это был отличный мужик, аккордеонист, бывший командир роты пехотинцев. Он до войны окончил аэроклуб, потом попал в пехоту, а через некоторое время был отозван с фронта в летное училище. Но первый вылет я совершал не с ним, а с командиром эскадрильи. Таких необученных, как я (я даже парашют не умел надевать!), сажали на головные самолеты – мы же ничего не видим, а стрелок замыкающего самолета – самый важный. Меня посадили в кабину, я пристегнулся, чего потом никогда не делал, и мне говорят: «Вот тебе пулемет. Он в чехле. Его не трогай! Сиди и смотри по сторонам». Вот так первый раз в воздух я поднялся прямо на боевой вылет. Сижу, смотрю – кругом все крутится, сверкает, красивые облачка разрывов вокруг – как в кино. До того интересно, что я аж рот открыл и разглядываю – ничего не понимаю! Страшно не было – я просто не знал, что надо бояться. Обратно прилетели. С непривычки немного подташнивает. Вылез из кабины. Подошел к командиру, Мише Чекурину, и говорю: «Товарищ командир, рядовой Местер первый боевой вылет совершил». – «Хорошо. Давай, рассказывай, что ты там видел. Ты видел, как нас атаковали «мессеры»?» – «Не знаю. Я видел, что самолеты кружатся». – «А ты видел, когда ведомого сбили?» – «Понятия не имею». Сбили одного из шестерки. Бой был тяжелый, а мне казалось, что это кино. Я же ничего не понимаю. Стрелки, как и летчики, чаще гибли в первых вылетах. Когда стрелок сделал десяток вылетов, есть надежда, что он будет еще жить, хотя это не всегда от него зависело. Вот так я вылетов пять-семь сделал, прежде чем стал немного понимать, что к чему. Ребята помогли пулемет освоить – это было в их же интересах. Ведь мы друг друга прикрывали. Помогал механик по вооружению, рассказывал о возможных неисправностях, показывал, как действовать при обрыве гильзы.

А дальше началась боевая работа. Утром, обычно еще затемно, в окошко стучат: «Ребята, готовность на 4 часа». Это значит в 4 часа быть уже на аэродроме. Утром почти никто не завтракал – аппетита не было, сказывалось нервное напряжение. Бывало, и в обед ничего не ели, если были тяжелые вылеты. Компот попьешь, и все.

После завтрака пешком топаем на аэродром. А что такое пешком по раскисшему весеннему чернозему протопать два километра? То-то! Пришли на аэродром. Летчики сразу идут получать задание, а стрелки стараются найти местечко, где бы прикорнуть. В подготовке к вылету мы не участвовали. После

получения задания летчики говорили, куда летим, но это уже опытному стрелку можно объяснять. Если полк уже летал в этом направлении, то ориентироваться было легко – повсюду лежали наши разбитые самолеты. Вот так лежим, спим, тебя дергают: «Володя, смотри, твой пошел». Встал и бегом к самолету, парашют натянул и полетел. Как-то раз мы так лежали на соломе у сарайчика и кто-то, видимо, окурок бросил. Солома загорелась, а в сарайчике боеприпасы. В общем, хотя огонь мы потушили и боеприпасы спасли, но склад сгорел. Командир пришел: «Кто курил? Кто поджег?» А я молодой, только пришел в полк. Ребята на меня показывают и смеются, а я не курил. Командир дал мне десять суток и отозвал награждение медалью «За отвагу» за первые десять боевых вылетов. Практика награждения была такой: за десять вылетов – медаль «За отвагу». 15 вылетов – орден Красной Звезды. Следующий орден – Отечественной войны II степени.

А. Д. Модифицировали ли стрелки свои кабины для улучшения обзора и увеличения угла обстрела?

– В нашем полку с согласия летчиков снимались обтекатели кабин стрелков. Они мешали осматриваться и уменьшали угол обстрела. Конечно, это приводило к снижению скорости самолета километров на пять-семь, но было выгоднее дать мне лучший обзор и больший сектор обстрела. Как правило, все стрелки сидели на натянутом до отказа ремне, чтобы сидеть как можно выше. При этом длины привязного ремня не хватало, и мы летали не пристегиваясь. Ощущения, когда ты сидишь в кабине стрелка штурмовика, – как будто плывешь на байдарке. Ногами упираешься в перегородку, отделяющую кабину от фюзеляжа, а спиной – в бронеплиту. Самое страшное для стрелка – это ранение в ноги, тогда уже сложно удержаться. Броню, которую ставили стрелку, мы тоже снимали – нам она ни к чему, а машину утяжеляет. Так что вся защита стрелка – фанера. А что, очень удобно. Если пробоина небольшая, пока самолет готовится к следующему вылету, механик эмалитом малечку намазал, приложил, и все заделано. Потом закрасил, так вообще не видно. Вот только ощущение, конечно, такое, что каждый раз тебя на расстрел везут. У тебя что? Гимнастерка и пулемет, а они, если парой или, не дай бог, четверкой зайдут? У каждого три-пять пушечных и пулеметных точек. Их так просто не испугаешь, там тоже не мальчики сидят. Так вот…

Конечно, очень важно привыкнуть к летчику. Все летчики ведут машины по-разному. Были случаи, что прилетали без стрелка. Я как-то полетел с командиром звена Белоножкой, а

меня не предупредили, что при выходе из атаки (тот самый момент, когда создается отрицательная перегрузка и может выбросить из кабины) он делает резкие скольжения влево и вправо. Вот тут я едва не вылетел из кабины. Нашему командиру полка Ковшикову особенно летать не давали, но я с ним тоже летал пару раз. Это что-то страшное! Косая сажень в плечах. Он как машину взял в руки, так там только держись! Она у него прыгала в пикирование, а на выводе живот так прижмет, что не вздохнуть. Как она у него не ломалась? Перед полетом было сказано, что по цели делаем девять заходов. Так вот пошли на цель, встали в круг. Как начали по нам палить! А этот пока девять заходов не сделал, домой не пошел. Страшно было. Физическая сила летчиков очень много значит. Когда получали новую машину, справиться с ней мог только здоровяк Федосеев, настолько жесткое в ней было управление.

Надо сказать, что эти 30–40 минут полета, я не говорю про летчика, но стрелка тоже выматывает. Головой вертишь, смотришь вокруг, на других стрелков. А то у нас был один стрелок, только вернулся из госпиталя. Первый вылет – вроде ничего, а потом ребята говорят, что-то не видно его во время полета. Несколько раз его предупреждали, в итоге сказали, что сами прибьем, если будешь прятаться. Мы же рассчитываем на него, на его пулемет. В итоге он сбежал.

Боялся ли я? Там некогда было. Ты все время занят. Главное – не сидеть, не ждать. Может быть, это спасало. Если я был свободен от полетов и требовался стрелок, то я добровольно вызывался. Виктор Прусаков, мой командир, ругался все время: «Смотри, если будешь с другими летать!» А мне было интересно.

Как-то раз попали мы под хороший зенитный обстрел. Машину здорово рассадили: оторвало кусок консоли с трубкой Пито, в фюзеляж было несколько попаданий. Кое-как добрались домой, летчик посадил машину, и сразу «Скорая» подскакивает. Я копаюсь в кабине, собираю гильзы. Кричат: «Где стрелок?» – «Здесь я, а что?» – «Как же ты жив остался?» Оказалось, что снаряд прошил навылет борта кабины, пройдя в нескольких сантиметрах от моего тела, а я и не заметил. В принципе, должно быть страшно, но меня ни разу не трясло от страха. Я всегда считал, что это – опасная мужская работа.

Вечером на столе обычно стояли графинчики. Наливай, кто хочет. А вот уже под вечер отдавали все, что можно. Конечно, набирались иногда очень крепко. Я не курил и не пил до конца войны. Первую кружку выпил в День Победы. Мне тогда сказали: чего ты дурака валял, не пил? Ты посмотри, кружку выпил, а по тебе ничего не видно. Вместо папирос давали шоколад. Я отдавал

ребятам курево. Кормили одинаково и летчиков и нас – подавали совершенно одинаковую еду. Обслуживали официантки из батальона БАО.

А. Д. Сколько раз вас сбивали?

– Сбивали один, а на вынужденную садились несколько раз. Однажды заблудились, а я не знал, что идем на вынужденную. Только смотрю: пошли вниз, деревья мелькают, плоскости отваливаются, и мы, как торпеда, мягко грохнулись в кустарничек. Сколько раз я падал за семь лет, что летал стрелком, – хоть бы одна царапина!

А сбили нас 30 марта при налете на немецкий аэродром. Накануне этого вылета вечером в столовой никто не пил, песен не пели, писали трогательные письма домой. Все были в напряжении. Утром пошли полком, который повел штурман полка Штыков. Что такое полк? Четыре эскадрильи. Пока взлетят, пока развернутся, пока растянутся километров на десять… Вот ты спрашивал про приметы. Конечно, мы были суеверными. Во-первых, никто не соглашался перед вылетом фотографироваться. Во-вторых, дурная была примета, если тебе машут рукой, когда взлетаешь. Представь себе: стоим в очереди на взлет – и к нашей стоянке «Скорая» подъезжает. Затем взлетаем – нам механик машет: «Счастливо, ребята!» Здесь уже у меня ёкнуло. Так вот мы шли последними с заданием фотографировать результаты налета. Штыков, хоть и опытный, но летал немного и загнал на высоту тысячи две за облака. Потом начал пикировать, чтобы с ходу отработать, не рассчитал, и километров пять до аэродрома пришлось тянуться. А перед вылетом говорили, что у немцев нет горючего и надо бить, пока они взлететь не могут. Оказалось, что это не совсем так. Короче, когда мы подошли, на аэродроме уже очухались, истребители поднялись и зенитки садили вовсю. Эти-то товарищи отбомбились, сманеврировали и ушли, а мы тянем ниточку вдоль аэродрома. Конечно, зенитки нам «воткнули» как следует. Дымок пошел. Командир кричит: «Володя, пойдем на посадку». Отошли километров десять от аэродрома, прошли какую-то церквушку, самолет тем временем разгорелся, и хлопнулись на землю. Штурмовик – пополам. А надо сказать, что обрыв гильзы на УБТ был очень частым, и для устранения этой неисправности существовал гильзоизвлекатель, за которым была целая охота, поскольку он был маленький, а значит, легко терялся и шел в комплекте только к новым машинам. Их никогда не хватало. Так вот этот гильзоизвлекатель всегда был со мной в сумке, в кабине. Машина горит, а я ковыряюсь, пытаюсь гильзоизвлекатель вытащить – это же самая ценная вещь! Нам

стали ставить аппарат определения «свой – чужой», который в случае сбития надо было взорвать специальным тумблером. Гильзоизвлекатель нашел, ищу этот тумблер. Прусаков уже выскочил и на меня – матом! Наконец до меня дошло, что так и сгореть можно, и я нырнул в отверстие, образовавшееся на том месте, где был фюзеляж. Бортпаек? Не было у нас никакого бортпайка.

Впереди, в полукилометре, – лесок. Парашюты сбросили. Машина горит сзади. И мы рванули через поле в лесок. Мы почти добежали до леса, когда сзади раздались автоматные очереди. Они постреляли, но за нами не пошли. Почему? Это же очевидно, что мы в лес рванули, да и следы были видны. Слышим, машина взорвалась, и все стихло. Мы на опушке прилегли. Слышим, шум какой-то, немецкие голоса… Летчик говорит: «Это мне не нравится». Мы лежим за деревьями, видим – идут два немца. Там же дичи много было, в Чехословакии, они охотиться идут. Прошли, чуть на голову нам не наступили. А мы лежим: у него в пистолете два патрона и у меня столько же. Летчики тоже охотились, вот и подрасстреляли патроны, а Виктор брал на охоту и мой пистолет. Оказывается, мы приземлились за лесом, где стояла дальнобойная артиллерия. Лежим. Виктор, как пехотинец, хорошо ориентировался. Говорит, сейчас не шевелимся, а потом посмотрим. Все было закопано в лесу, карты, удостоверение офицерское. Буквально через 3–4 часа наш же полк навалился на эту батарею. А мы-то лежим рядышком. Думаем, что же вы по нам-то «долбаете»? Ничего, бог пронес. Вот тут было очень страшно. Когда эта «дура» на тебя валится, а здесь – две пушки, два пулемета, под машиной РСы подвешены. Когда он на тебя вот так прет, кажется, что он идет только на тебя. Бреющим полетом – это страшная штука. Такая «дура» на тебя валится, огонь сплошной. Ничего, обошлось. Пошли к линии фронта. Шли четыре дня. Ночью идем, днем прячемся. Жрать нечего. В деревню боимся заходить – в каждой деревне немцы. Там я узнал, что такое пить с лягушками воду, есть мороженую свеклу, в копне можно было зерна прошлогодние потрошить. Прилично проголодались. На пятые сутки вышли к линии фронта. Линия была не сплошная, и пересекли мы ее довольно легко. На передке нас ребята накормили, дали мне полстакана спирта. Я его махнул и с голодухи да с непривычки сразу с копыт долой. Потом отвезли нас в штаб пехотной части. Привели нас к начальнику штаба – сидит такой тучный полковник. Мы когда шли, видели, как во дворе штабные посылки носят, девчонки бегают. Он нас спрашивает: «Вы кто?» Мы сказали, из какого полка, рассказали нашу историю. Он говорит: «Документы?» – «Нет». –

«Коммунисты?» – «Да». – «А где ваши партийные билеты?» – «Мы их закопали. Что же мы по немецкой территории пойдем с документами?» Тут он как заорет: «Вы знаете, что такое партийный билет? Люди за него жизнь отдавали!» Прусаков пистолет достал и как по столу ручкой стукнет: «Ты что мне тут, черт толстопузый, говоришь?! Вы тут трофеи делите, пока мы там воюем!» Как набросился на него, тот аж опешил. Кнопку нажал, вбегает караул. Я думал, что сейчас посадят: «Уведите их, накормите и отправляйте». Посадили нас на грузовую машину, и мы поехали в полк. Дороги уже подсохли, и пыль вилась столбом. Приехали в полк, когда там шло построение. Выскочили. Ребята к нам бегут и останавливаются в нескольких шагах. Мы не поймем, в чем дело. Оказалось, пыль покрыла наши волосы, сделав их седыми. Вот они и испугались. А нас уже списали. Если кто пропал, старшина все на тебя спишет: кальсоны летние, кальсоны зимние, комбинезон летний, комбинезон зимний, куртки, унты. Какие в марте месяце унты? Все это – в мешок, и ребята идут менять на выпивку. Поминки же надо устраивать. Все равно потом новые выдают.

Вот так мы напутешествовались в этот раз. СМЕРШ нас не трогал, поскольку через несколько дней освободили этот район, где мы упали, я попросил машину, съездил и откопал документы. А так было бы плохо. Кто из плена приходил, тем плохо было. Не сразу, а потом, после войны. У нас был командир звена капитан Назмеев, в 42-м году его сбили, он попал в плен, бежал. Потом опять воевал. Закончилась война, мы базировались в Белоруссии. Ночью, я дежурил по штабу, подошла машина – два человека, как их всегда рисуют, на глазах у меня содрали с него погоны, посадили в машину и увезли. Жену и двух дочек забрали. Так и канул – ни слуху ни духу. У нас многие тогда ушли. Это было страшное время, 1948 год…

А. Д. Когда прилетали с задания, обслуживание УБТ – это ваша обязанность?

– Это должны делать оружейники, но мы свой пулемет старались обслуживать сами. Перед посадкой стараешься натянуть на него чехол, чтобы не запылился. Разбирали, чистили и смазывали сами – это же наша жизнь! Сами вручную набивали патронную ленту. Хотя разрывные не разрешали использовать, но мы и их каждым десятым ставили, а трассирующий – каждым третьим. Дополнительный боекомплект не брали – некуда его там разместить. Особо по земле нам не давали стрелять.

А. Д. Истребители прикрывали вас?

– Да. Нас почти всегда прикрывал один и тот же полк. Там был командир звена Бочаров – это был летчик от бога. Если на прикрытие идет Бочаров, можно было сидеть, сложив руки, и спать. Он видел все и никогда не подпускал немецкие истребители. Не успеешь предупредить летчика: «Смотри, слева истребители!», а Бочаров уже там торчит.

Сложно ли отличить истребители противника от наших? При достаточном опыте можно и «мессер» от «ястребка» и «лавочкина» от «фоккера». А под конец войны нам сказали: «Ребята, аккуратней. У немцев появились реактивные самолеты». Пошли на задание. Встали в круг, смотрим, на нас идет черная туча и прямо между самолетами мелькают черные цилиндры. Мы же не знаем, что такое реактивные самолеты. Может, это они?! Летчики тоже, видать, струхнули: «Кончай, ребята!» – ушли. Потом уже выяснили, что мы попали под залп наших «андрюш».

А. Д. На ваш самолет заходили истребители?

– Бывало. Стрелять я стрелял, но ни в кого не попал. Правда, они тоже, когда стрелок начинал стрелять, особенно не рвались подходить близко.

А. Д. Координация огня между стрелками была?

– Нет. У нас связи никакой нет, да и с летчиком она была очень паршивая. Самая большая нагрузка, если группа идет в пеленге, на крайних стрелков. Именно они начинают отсекать истребителей, поскольку стрелкам с головных машин сложно стрелять – можно по своим попасть. Поэтому если в эскадрилье мало стрелков, то старались стрелка сажать в последнюю машину. Ведь бывало, что на шестерку был только один стрелок. Нас сколько там осталось? Буквально за 3–4 дня мы потеряли четверых стрелков. Со мной вместе пришел Орлов. Я должен был лететь с одним летчиком на Будапешт. Он подошел и говорит: «Знаешь, я с ним познакомился. Это – мой земляк, украинец. Давай поменяемся, я полечу с ним, а ты – с моим». Поменялись. На Будапешт пришли, стали заходить, зенитки как «долбанули», так они и остались в Дунае.

А. Д. Взаимоотношения с вашим командиром у вас были дружеские или служебные?

– В воздухе никакой субординации не было. Моя жизнь зависела от него, а его – от меня. Я летал с командиром эскадрильи. Разве буду я ему говорить: «Товарищ капитан, разрешите доложить, слева истребители противника»? Я ему успевал только сказать: «Миша, сзади!» Для своего командира я

был Володя, а он для меня Витя, но на земле, особенно при посторонних, стараешься обращаться по уставу. Стрелок был членом семьи командира всегда: и в войну, и после войны. Обычно так складывались отношения.

А. Д. Когда вы пересели на Ил-10?

– Они пришли в конце войны. Первые Ил-10 были очень ненадежные, очень капризные. Любой снаряд проделывал не дыру, а вырывал целиком лист обшивки. Где-то лючок открылся, и ее уже начинало «колбасить». У пушки, которая стояла у стрелка, отдача была очень сильная, и если стрелять под большим углом к фюзеляжу, то самолет трясло и даже немного разворачивало.

А. Д. Романы на фронте были?

– У стрелков нет. У летчиков конечно. Ребята все молодые, здоровые, как наденут на себя весь иконостас, устоишь разве?!

А. Д. Сколько у вас вылетов?

– Сорок или сорок два.

А. Д. Каким было ваше отношение к немцам?

– Я понимал, чтобы не убили меня, я должен убить их. Такая работа. Личных мотивов у меня не было, поскольку сам я не видел тех зверств, о которых говорили. У меня не было братьев, которые могли погибнуть на фронте, только сестры. У нас был такой случай, когда на наш аэродром аварийно сел немецкий летчик. Ребята побежали, хотели надавать, но командир полка приказал «отставить». Привели его в столовую, посадили за стол, выпили. Летчик был очень опытный, хорошо награжденный. Из армии Ромеля. Ему задавали вопросы через переводчика. В том числе спросили, как он относится к штурмовикам. Он сказал, что если летчик и стрелок – команда, то он не берется с ними драться. Покормили его и наутро отправили в штаб армии. Вот какое отношение, как профессионал к профессионалу. Он так же воевал, как и мы.

А. Д. Как узнали о Победе?

– Мы стояли в Чехословакии. Все стрелки полка жили в деревенском спортклубе. 8 мая слышим, стрельба. Распахивается дверь, вбегает раздетый замполит, пистолет в руках, и орет: «Ребята, война кончилась!!» Вот тут на радостях впервые я выпил большую кружку вина. Небо все было расцвечено! Стреляли все из всего, из чего только могли. Это была Победа. Хотя ждали ее…

Все время ждали. 9-го и 10-го праздновали, а 11-го пошли добивать и последний вылет делали 13 мая.

Аверьянов Валентин Григорьевич

Я родился в 1922 году в Москве, на Садово-Каретной. Учился в 195-й школе, окончив которую, поступил рабочим на 119-й завод имени Маленкова. Несколько месяцев поработал и осенью 1940 года по комсомольскому призыву пошел учиться в аэроклуб Свердловского района. С завода, естественно, уволился. Теорию

изучали в классах в Столешниковом переулке, а уже зимой приступили к полетам с аэродрома Набережная. Программу У-2 мы закончили быстро, и в марте месяце за нами приехали «купцы». Я летал хорошо, и меня взяли в Черниговскую истребительную школу. Пройдя за месяц курс молодого красноармейца, приступили к обучению. Сначала учились рулить на И-15 и И-5 с ободранными (чтобы не взлетели) плоскостями. Потом стали осваивать И-15. Взлетать на нем сложно – мотор закрывает обзор и впереди ничего не видно.

Война меня застала в училище. 22 июня мы готовились к полетам. Вытащили на аэродром стартовое оборудование, самолеты подрулили. Вдруг, откуда ни возьмись, появились немецкие бомбардировщики, начали нас хлестать бомбами. Я помню, через забор сиганул и – бежать. Бомбы рвутся, склад горючего горит! Много тогда курсантов погибло и получило ранения. Хорошо еще инструкторы не растерялись, взлетели и завязали бой с бомбардировщиками.

Дальше учиться нам здесь не пришлось. Первокурсникам выдали винтовки с патронами и отправили защищать Чернигов. Нам все говорили, что немцы сбрасывают десанты, но мы, слава богу, никого не встретили. Служба в пехоте продолжалась недолго, осенью училище погрузили в эшелоны и эвакуировали в Ростов. Расположились мы на аэродроме Зеленоград и приступили к полетам. Немного полетали, а когда немцы стали подходить к Ростову, нас собрали и увезли в Туркмению, в Кизыл-Арват. Туда же эвакуировалась еще одна школа на И-16. Нас объединили, и получилась одна большая школа, командиром которой стал полковник Курдюмов. В песках Каракум мы сделали себе землянки. Помню, приходилось все время заботиться о защите от укусов фаланг и скорпионов. Сделали площадку, стали летать. В конце 42-го года я окончил школу на И-16 и через Ташкент был направлен не на фронт, а на Дальний Восток. В УТАПе, в Белоногово, прошел тренировку, затем был направлен в истребительный полк на И-16, базировавшийся в Уссурийске. Летали мы там мало – горючего не было. Удавалось только поддерживать технику пилотирования. В основном сидели в кабинах и ждали нападения японцев.

В начале 1943-го нам пригнали Ил-2, и часть летчиков, я в том числе, переучились на этот тип самолетов. Спарок не было, но скажу: кто на И-16 научился летать, тот на любом самолете сможет – очень строгая машина. Помогала ли мне моя истребительная подготовка при освоении и использовании Ил-2 в боях? Да какая у меня была подготовка?! Взлет, посадка, виражи, петли, бочки… Особой боевой подготовки не было, да и налет

был мизерный.

А. Д. Как вам Ил-2 после истребителя?

– Самолет как самолет, летает и летает. Тяжелый? Да нет, нормальный. Самолет для этой войны был хороший и нужный. Да, он не очень сберегал экипажи, но как оружие – это была отличная машина. Она помогала пехоте, танкам, артиллерии. Да, пикировать он не мог, но за счет работы на малой высоте был очень эффективным. Мы брали 400 кг бомб, редко 600 – не взлетал. Правда, настоящего бомбардировочного прицела у штурмовиков не было, но мне кажется, он им и не был нужен. Для чего он? Там некогда прицеливаться! То же относится и к РС – летели, пугали. Самое точное оружие штурмовика – это пушки. Очень хорошие 23-миллиметровые пушки ВЯ. Приходилось лететь и с 37-миллиметровыми пушками НС-37. Когда из них стреляешь, самолет останавливается – очень сильная отдача. Удовольствия никакого, но мощное, конечно, оружие.

В конце 1943 года собрали эскадрилью и направили на Западный фронт. В Кимрах мы получили двухместные самолеты. Пару раз вылетели на полигон, побомбили цементными бомбами – вот и все боевое применение. Скажу, что в полку нас в бой отправили практически сразу. Позже в перерывах между боями летали на полигон, отрабатывали боевое применение.

С такой подготовкой в начале 1944 года я прибыл на Ленинградский фронт в 15-й Гвардейский штурмовой авиаполк. Из десяти человек, что прибыли вместе со мной в нашу дивизию, в этот полк попал кроме меня еще один парень. Кстати, из этого пополнения в живых остался один я… Нас, новичков, приняли хорошо. Шли бои по снятию блокады Ленинграда, и летчиков в полку оставалось мало. У нас даже самолеты не отобрали, мы так и начали воевать на них.

А. Д. Первый боевой вылет помните?

– Первый боевой вылет? Посадили в самолет. Сказали: «Вот твой ведущий. Никуда от него не отрывайся». Полетели, постреляли, бомбы побросали, вернулись… Прежде чем начать соображать, что происходит, я вылетов десять сделал. Всего я выполнил 192 боевых вылета на Ил-2. Много, но хорошо запоминаются только вылеты, связанные со смертельной опасностью, а вылеты, где никого не потеряли и тебя не побили, стираются из памяти…

Например, был такой вылет в районе Истернбурга. Летели на скопление танков. Я шел ведомым у штурмана полка Васи Емельянова. Наша пара была в роли разведчиков, а за ней, на

некотором удалении, шли две шестерки, нагруженные ПТАБами. Мы вышли точно в заданный квадрат, а танков нет – замаскированы. Мы проскочили и увидели их слева, в самый последний момент! Ведущий передал по радио группам и стал разворачиваться для захода. Зенитки открыли огонь, а мы-то – в вираже, подставили под огонь всю проекцию самолета! Васю сразу сбили. Я только увидел, что он пошел вниз. А я потянул за линию фронта. Мой самолет был избит так, что я еле долетел. Стрелок мне дорогу подсказывал, поскольку все приборы в кабине были разбиты… Я говорю – в памяти остаются только самые тяжелые вылеты.

Меня один раз тоже сбили. Под Нарвой. У меня к тому времени уже вылетов шестьдесят-семьдесят было. В этот день мы уже сделали два вылета и под вечер полетели в третий раз четверкой. Повел нас замкомэска Полагушин. Шли без истребительного прикрытия на 1000–1400 метрах, как обычно, правым пеленгом. (В Восточной Пруссии истребительное прикрытие бывало редко; вот на Ленфронте, там Яки всегда прикрывали, а здесь нет.) Я летел последним, поскольку на моем самолете стоял фотоаппарат. Сразу за линией фронта нас встретили истребители. Ведущий был грамотный, сразу стал замыкать круг, но из четырех самолетов замкнуть его как следует мы не могли. Я только увидел, как на меня снизу заходит истребитель. Стрелку кричу: «Да стреляй же ты!», а он… В полк приехала на стажировку группа техников, и ее командир упросил командира нашей эскадрильи Манохина разрешить ему слетать с кем-нибудь из летчиков на задание. Вот ко мне его и посадили. Он – оружейник, боевого опыта нет, растерялся и ни одной очереди не сделал. В общем, здорово меня потрепали. Двигатель встал, самолет планирует, но рулей не слушается. Стрелку обе руки перебило. Я скольжением ушел к земле и как был – с бомбами и ракетами – плюхнулся на болото. Вылез из кабины, смотрю – стрелок весь в крови. Я его вытащил, положил на расстеленный мной парашют, как мог, перевязал. Сказал: «Жди, я приду». И пошел за помощью. Километров пять я прошел по этому болоту, потом по лесу, пока не вышел на дорогу, по которой шли машины. Остановил одну, попросил сидевшего в ней офицера помочь вынести раненого стрелка. Он мне дал ребят, с которыми мы вернулись к сбитой машине. Хорошо еще нашли обратно дорогу! Сделали носилки из парашюта, положили стрелка, вынесли на дорогу; а там на машине нас отправили в госпиталь. Я не был ранен, поэтому, сдав его, выбрался оттуда, поймал попутную машину и поздним вечером добрался до аэродрома. Летчики сидели в столовой и уже собирались меня помянуть,

когда я появился в дверях. Они: «А!!! Вернулся!» Давай еще водки…

За войну меня один раз сбивали, а вот на побитых прилетал много раз. В апреле 1945-го меня так стукнула зенитка, что чуть не оторвала хвост – на триммере сажал самолет. Вся обшивка с хвостового оперения была сорвана. Были ли удачные вылеты? Так они все удачные – отработали, задачу выполнили, значит, удачный вылет.

А. Д. Возникало ли чувство страха, и если да, то когда?

– Я привык. Я должен лететь, вот и все. Страшно, не страшно – дело твое. Конечно, когда ставят задачу, в голове представляешь, что там тебя ожидает. Может, если деревенька какая, то там зениток нет… а если объект серьезный: станция, аэродром, танки, то там нас таким огнем встретят, не дай боже! Хотя мне кажется, самый опасный противник – это истребители. Зенитную артиллерию можно обмануть, сманеврировать. А истребитель может догнать. Под Выборгом мы были в круге, когда нас атаковали истребители. Мне перебили гидравлику левого шасси, и стрелка, Васю Киселева, тяжело ранило в живот. Он говорит: «Командир, давай сядем, я ранен». А куда садиться? Кругом лес, глыбы, камни. Оба погибнем! Я, как мог, его успокаивал, поддерживал. Передал на аэродром, что стрелок ранен, чтобы готовили санитарную машину. Садился на одну «ногу» – вторая не вышла. Крутануло нас, конечно. Быстро подъехала «санитарка». Когда его из кабины вытаскивали, он еще был жив, но спасти его не удалось. Но вообще, это редко случалось, чтобы стрелок погибал, а летчик жив оставался. Обычно если гибли, то оба.

А. Д. Сколько у вас сменилось стрелков за время боевых действий?

– У меня был один стрелок, Щукин, с которым я почти все операции прошел. С Васей Киселевым мы только один вылет сделали, и он погиб. Нужен ли был стрелок? Я считаю, что да, нужен. Его задача отбить атаку истребителя с задней полусферы и если есть возможность – атаковать наземные цели. Обычно я давал возможность стрелку стрелять по наземным целям. Кроме того, он информирует меня о том, что происходит сзади.

Был еще такой случай. Мы летели на высоте тысячи две, наверное. Собирались атаковать передний край. Передо мной шел Тимчук, летчик нашей эскадрильи. Вдруг он перевернулся, вошел в отвесное пикирование и погиб, врезавшись в землю. Кто его сбил? Может, он не справился с техникой пилотирования? Я до

сих пор не пойму. Еще вспоминаю случай. Дело было в Эстонии, нашу шестерку вел Полагушин. Вдруг появились два Як-9. Я по радио говорю: «Коля, Коля, Яки!» – «Ладно, пошли дальше». Впереди меня шел летчик Шульженко. Эти Яки зашли снизу и его сбили. Только когда они близко подошли, я увидел, что на крыльях у них кресты. Больше они атаковать не стали, сразу ушли. Много было таких эпизодов. Нас один раз затащили в глубину немецкой обороны. Как получилось? Когда идет наступление, пойди угадай, где он – передний край! Даже в штабе не знают! Мы подошли к линии фронта. Пехотинцы пускают сигнальные ракеты. Прошли чуть дальше – еще ракеты, еще. Потом уже оказалось, что это немцы пускали ракеты. Вот так они заманили нас в глубь своей территории и давай хлестать зенитками, а мы не были к этому готовы. Меня тогда избили здорово – на «честном слове» прилетел. А два экипажа, Медведева и еще один, там остались. Летчики были в плену, но оба вернулись после войны.

А. Д. Приходилось заходить далеко за линию фронта?

– Однажды мы летали на полный радиус. Дважды Герой Кунгурцев вел тройку: он, я и Потапов. Нужно было сфотографировать оборонительный рубеж в Эстонии, между Чудским озером и морем. Шли за облаками. Заслуга ведущего была в том, что он нас точно вывел. Пробили облака прямо над целью и на бреющем полете все сфотографировали. Немцы ахнуть не успели, как мы там промчались, сфотографировали и улетели на бреющем! Но даже у такого аса бывали проколы. Однажды он с группой заблудился над своей территорией, и они сели на озеро. Самолеты не поломали, все нормально обошлось.

А. Д. У кого больше шансов быть сбитым – у ведущего или у ведомых?

– В моей боевой практике только один раз сбили ведущего, Васю Емельянова. Других потерь ведущих в нашей эскадрилье я не наблюдал. А в других эскадрильях были потери ведущих. Ведомые, конечно, страдают больше. Стреляют по ведущему – попадают по ведомым.

А. Д. При работе над целью выделялась ли группа, которая подавляла зенитную артиллерию?

– Конечно. Я часто замыкал группу, обеспечивая парой или в одиночку работу ведущего с товарищами.

А. Д. На охоту приходилось летать?

– Да, пускали на свободную охоту. Обычно парой. Тут уж сам ищешь цель, что нашел – все твое. Конечно, старались далеко не заходить. Атаковали эшелоны на перегонах. Сфотографировали – и домой.

А. Д. Что такое боевой вылет и как его засчитывают?

– Нужно атаковать цель и, если возможно, привезти подтверждение. Например, от наземных войск или от авианаводчика.

А. Д. Сколько обычно заходов делали на цель?

– До шести заходов. Это зависит от необходимости и наличия горючего. Один заход редко когда делали, обязательно надо обработать цель с круга.

А. Д. Вы награждены орденом Александра Невского. За какие действия вас им наградили?

– Наградили за успешное вождение групп. Вообще нас не обходили наградами. Если летчик смелый, летает, не уходит в тень, то его награждали. А то ведь у нас в полку и самострел был. Но это единичные случаи. Вообще случаев неприкрытой трусости я и не припомню. Был один эпизод. Мы полетели на цель. Летчик пересек линию фронта. Командир дивизии, бывший в то время на командном пункте, кричит: «Куда ты идешь, группа справа!» А он у немцев на пузо сел. Почему он туда сел? Не знаю. Может, сбили, а может, и струсил.

А. Д. Вы к концу войны стали заместителем командира эскадрильи. Вам, как опытному летчику, проще лететь с опытным летчиком, которого вы знаете, чем с молодым: и он может погибнуть и вас погубить. Как быть в такой ситуации?

– Дело в том, что эскадрилья в полном составе была только в начале операции. В зависимости от того, сколько летчиков в эскадрилье, какая задача, назначают группу и – будь здоров, лети с тем, кого назначили! Конечно, молодого летчика оберегают, ставят так, чтобы он не потерялся, не оторвался от группы. Прибыл к нам Потлавсов. Вскоре он полетел на задание с группой. Вышел из атаки – группы нет. Куда делась группа? Смотрит, идут штурмовики. Он к этой группе пристроился, и они привели его на свой аэродром. Мне сказали: «Давай, лети, веди его сюда». Сел на самолет и полетел на тот аэродром. Прилетел: «Ты что?!» – «Потерялся». Вернулись на свой аэродром.

А. Д. Как складывался ваш боевой день?

– Летчики обычно жили рядом с аэродромом. Утром вставали рано, умывались, одевались. Летом летали в гимнастерках, брюках и сапогах, зимой в унтах и меховых брюках и куртках. Ордена и документы я никогда с собой не брал. Проверял, лежит ли в кармане мой талисман – маленький чугунный чертик, и шел на завтрак. Без завтрака не летали – мало ли что произойдет, да и аппетит у меня всегда был хороший. После завтрака шли пешком на аэродром на КП эскадрильи, который обычно располагался в землянке. Там стояли столы, нары. Кто спать ложился, кто садился играть в шашки, шахматы, домино; просто трепались. Командир эскадрильи шел на КП полка получать задачу.

Пришел командир эскадрильи, ставит задачу, говорит: «Пойдешь ты, ты, ты и ты». Все друг друга знают, кого куда и как поставить, все же не один вылет сделали. Каждый день вместе. Летчики карту достали, начинают отмечать ЛБС. Командир эскадрильи не всегда летал, группу мог вести его зам или командиры звеньев. Если тебя не назначили, то и хорошо – можно пойти перекусить или поспать, а если надо лететь, то начинаешь готовиться. Маршрут проложил, проверил, висит ли пистолет на поясе. Конечно, мандражишь, но не настолько, чтобы из-за этого убежать в туалет. Все эмоции под контролем. Была у нас в дивизии летчица, Герой Советского Союза Константинова. Ее очень уважали, да и летала она нормально. Стрелком у нее тоже девочка была. Мы стояли на одном аэродроме, когда в один из дней на разбеге ее самолет сошел с полосы, попал в грязь и скапотировал. Машину она поломала, но все целы остались. Отчего перевернулась? Или техника пилотирования, или мандраж, кто знает? У нас в полку женщин в летном составе не было. Да… Так вот команда: «По самолетам!» Мы расходимся. Подошел к самолету, посмотрел, как бомбы висят, обошел его: вдруг он без колеса, елки-палки! Особо я не старался что-то разглядывать – доверял технику. Забрался на крыло, парашют надел, сел в кабину. Первым делом надо посмотреть, все ли рычаги на месте. Запустил двигатель, настроил радио. Переговорил со стрелком. Тут уже все мысли только о полете.

Команда! И пошел на старт. Взлетали иногда попарно, но в основном по одному. Собирались над аэродромом в строй и пошли на цель. Над целью никаких посторонних мыслей не может возникнуть. Некогда там. Надо работать, смотреть, чтобы тебя не убили, не столкнуться. Работы много. Отошли от цели на бреющем и пошли быстрей домой. Сколько вылетов в день делали? До шести, если работали по близко расположенному переднему краю. Тут только от скорости подвески оружия

зависит. Правда, у меня такое было всего один раз во время начала наступления в Белоруссии. Это очень тяжело – большие перегрузки.

Вечером командир эскадрильи говорит: «Пошли в столовую». Там поужинали, выпили свои сто грамм (редко когда дополнительно находили) и шли в клуб или избу. Там пели песни под аккордеон, танцевали. Девок было много: оружейницы, связистки. Вечером наступала свобода. Романы были. Были и постоянные пары.

А. Д. Денежные премии выплачивали?

– За боевые вылеты платили. Еще платили за то, что мы сдавали экзамены по использованию радио. Отпуска предоставляли, но я не ездил.

А. Д. После того как вас сбили, сложно было еще раз лететь?

– Нормально. Я на следующий день утром полетел.

А. Д. Полк обновился за то время, что вы были?

– Дважды, если не больше.

А. Д. Если летчик погибал, что делали с его личными вещами?

– Передавали вещи его родственникам.

А. Д. Что делали в нелетную погоду?

– Играли в домино.

А. Д. Воевали за что?

– За Родину, конечно. Это основная, движущая сила. Было еще за Сталина. Я лично – за Родину!

А. Д. К немцам какое было отношение? Ненависть была?

– Нет. Мы прилетели в Кенигсберг, там гражданские были, никто никого не трогал.

Ни с пленными, ни с гражданскими мы почти и не встречались. Посылки домой я не посылал. Ничего у летчиков не было. Пустые карманы, и все. У меня мать и маленькая сестра, они вдвоем жили. Мать была без образования. Я им по аттестату посылал всю свою получку. По аттестату, не так, чтобы захотел – отправил, захотел – нет. Это была моя обязанность. Писал. Жив-здоров, и все. Вся информация.

А. Д. Как воспринималась потеря друзей?

– Тяжело. Не пришел летчик с боевого вылета – это тяжело, трудно. Поминали водкой.

Девятого мая 1945 года я сделал свой последний вылет. Нам надо было сбросить листовки с призывом сдаваться в районе Пилау, над косой. Я повел пару. Вышли в море, развернулись к берегу, проскочили косу, сбросили листовки и пошли домой. Прилетели на аэродром, а дивизия уже стояла в парадном строю. Только нас ждали, чтобы начать митинг по случаю Победы. Доложил командиру дивизии, что задание выполнили, никто не стреляет, белых флагов мы тоже не видели. Митинг прошел. Война закончилась.

Черкашин Григорий Григорьевич

Я родился в 1921 году в Красноярском крае. В 1940 году поступил в Красноярский аэроклуб, но поскольку мы переехали, то заканчивал я его в Алма-Ате, имея налет на У-2 18 часов. Когда война началась, меня направили в бомбардировочную авиацию, и в Чкалове стал я учиться на легком бомбардировщике Р-5. На нем

я еще 20 часов налетал. Затем, уже в начале 1942 года, нас решили переучить на СБ – скоростной бомбардировщик, на нем я налетал те же 20 часов. И уже после обучения на СБ нашу группу перевели в штурмовики и отправили в 1-ю запасную бригаду учиться на Ил-2. Надо сказать, при переучивании проблемы были у многих: СБ – машина скоростная, двухмоторная, дальность большая, потолок тоже хороший. Ил-2 после нее многие восприняли как-то не очень. Один мотор, высотность малая, скорость меньше почти на 100 км… Кое-кто счел, что Ил-2 после СБ он запросто освоит. А штурмовик – он довольно строгий. Несколько человек из-за такого подхода разбились в учебных полетах. Но научились. Ил-2 как самолет? Утюг, конечно, но средний летчик, привыкнув, летать на нем мог довольно просто. При переучивании иногда возникали проблемы у тех, кто со скоростных и маневренных машин на него пересаживался. Наконец, выпустили нашу группу в 23 человека и отправили на фронт. Была уже осень 1943 года.

В начале ноября 1943 года я, младший лейтенант Черкашин, прибыл в 672-й штурмовой авиаполк 306-й штурмовой авиадивизии 17-й воздушной армии 3-го Украинского фронта, который базировался на аэродроме Синельниково. Командовал полком Герой Советского Союза майор Ерашов.

Вводили нас в бой не сразу. Несколько раз слетали на ознакомление ведомыми у опытных летчиков, а их много в полку было – Дьяконов, например. Комэск, капитан, Герой… Перед первым вылетом было страшно. И любопытно. Страшно любопытно, можно и так сказать. Мне ведь еще повезло – когда я на фронт прибыл, затишье было. Обучили нас неплохо – у меня примерно 100 часов уже имелось, но фронт – это не училище и не запасная часть, там все по-другому. Благодаря этому затишью я и смог войти в дело нормально – первые три десятка вылетов пришлись на спокойную обстановку, с минимальным противодействием. Активная работа началась уже к Новому году, но к этому времени страх ушел, оставалось напряжение. Сегодня потеряем одного-двух, вечером в столовой стоит стакан, горбушкой накрытый, и думаешь – не твоя ли очередь завтра?

И. К. Как выглядел обычный день штурмовика? С чего начинался, чем заканчивался?

– Начинался? До рассвета. Просыпались в 4 часа. Первый завтрак – есть еще неохота. Ну, по булочке с маслом проглотим, кофе или какао запьем. На машине едем на аэродром: личный состав, во избежание потерь при налетах, размещался в семи-десяти километрах от аэродрома. Там все идут узнавать

обстановку. Самое главное – ЛБС точно знать, линию боевого соприкосновения. Штурмовики ведь по переднему краю часто работают, разглядеть сверху цели можно, а вот различить – наши там или немцы – тяжело. Поэтому все ЛБС тщательно срисовывали на планшеты и изучали. К сожалению, иногда все равно удары приходились по своим, особенно во время маневренных боевых действий. К рассвету получали боевое задание. Оно могло уже с вечера быть, тогда сразу группу отправляли, а могло утром прийти. Иногда «заказа» не было, тогда работали «свободной охотой». К тому времени в воздухе мы уже господствовали и ходили за линию фронта. Искали там по дорогам цели и атаковали. В 10 часов второй завтрак привозили. Обязательно горячий: мясо, каша или картошка к нему. К этому времени обычно уже из первого вылета возвращались штурмовики. Если кто в воздухе был – тех завтрак ждал в особых кастрюлях, чтобы не остыл. Вообще с питанием было строго – обязательно четыре раза в день, горячее и сытное. Даже в самые тяжелые годы давали все положенное. Если работа была напряженная – по нескольку вылетов в день, то ели прямо у машин между вылетами, и еще ходили доктора и выдавали шоколад особенный, в шариках. Назывался «Шока-Кола». Днем – вторые вылеты. В два-три часа – обед. По окончании дня – ужин, к нему «наркомовские» сто грамм, конечно. Порядок этот нарушался, если приходилось в течение дня площадки менять. Когда наши войска вперед далеко уходили, дальности уже не хватало, и искали площадки подскока. Топливо и боезапас туда привозили транспортники – СБ или Ли-2. Штурмовики с полной нагрузкой там сядут, дозаправятся – и на вылет. И работают с такой площадки два-три дня, пока полк не перебазируется. Тут уже жили за счет «местных ресурсов». Дикими барашками питались, дикими курами.

И. К. Были ли у вас приметы?

– Приметы были у каждого свои. Я вот никогда никому не рассказывал в досужих разговорах, сколько у меня вылетов, да как летал, да как атаковал – избегал хвалиться, всегда считал, что отозваться может. Коля Прибылов – летчик от бога – круглый год летал в одном и том же зимнем комбинезоне. Даже летом! Ему говорят: «Смени ты его, упаришься ведь!» – «Нет! Комбинезон счастливый, в нем меня не собьют». Другой парень был – тот, как линию фронта пересекаем, всегда крестился. Еще один в кармане зашитую иконку носил, мать зашила, когда провожала.

И. К. Какие задачи в основном выполняли штурмовики?

Как производились вылеты? Что особенно запомнилось?

– Задачи были разные. Часто летали на штурмовку аэродромов и уничтожение авиатехники на земле. Летали группами – по шесть, восемь, двенадцать машин. В начале крупных операций летали сразу всем полком, по нескольку вылетов в день. В феврале 1944 года один день особенно запомнился – по шесть вылетов на каждый экипаж! На Кривой Рог летали. Ходили штурмовики «клином», строем шестерок, как правило. Одна пара слева. Впереди – ведущий, справа, сзади и выше – ведомый. Другая пара правее идет. Ведущая пара посередине, вперед выдвинута. Эскадрилья – 12 машин плюс 13-я – комэска. Полк – 3 эскадрильи и звено управления. Обычно 40–45 машин. Если весь полк летит, то он тоже «клином» строится. Высоты – если чистое небо, то 1000–1500 м. Если облака, то метров 600–700, но эти высоты мы не очень любили, на 600–700 метров были настроены взрыватели снарядов малокалиберной зенитной артиллерии. Когда ходили мелкими группами на ближние цели, вообще старались идти на бреющем. Под конец войны высоты в 1000 метров и выше – а это высоты полета крупных соединений штурмовиков – стали тоже опасны, у немцев появились радары. Над целью строились в круг. Строй хороший, обороняться помогает и цель атаковать непрерывно. Но сильно зависит от опыта летчиков и слетанности в круге. Попадется «зеленый», «запляшет» в строю, его истребитель и снимет. Образуется брешь, и все – нет круга. Прикрытие – обычно «лавочкины» (Ла-5). Ближе к концу войны – Ла-7. «Яки» – реже. Истребительное прикрытие выделялось из расчета 1/1. На четверку штурмовиков звено истребителей, если полк летит – то полк истребительный в прикрытии.

В это время оно уже отлично работало, все же не начало войны. Выделяли отдельно группу расчистки – тех, кто перед нами пройдет, немцев с неба сгонит, над нами группа непосредственного прикрытия, в стороне и выше – еще идут, немцев, выходящих из атаки, ловить.

Немцы уже в чистом небе появлялись редко. Вот если облачность есть – то жди их. Выскочат из облаков парой или четверкой, спикируют, ударят, сбил или нет – не важно, на форсаж, и свечкой обратно в облака. За 240 вылетов, которые я сделал, в воздушный бой приходилось вступать 18 раз. Самая опасная вещь, особенно в конце войны, – зенитная артиллерия. Было ее у немцев очень много, хорошо организована была, хорошие установки, радары… В полку специально готовили группы подавления МЗА, да и вообще – все следили за землей. Как начнет откуда бить – сразу ближайшие на зенитку бросаются

и затыкают.

Самое сложное задание? Самое страшное, пожалуй, аэродромы атаковать. Там, как правило, крепкая ПВО, а часто бывает, если радар у немцев есть, что и истребители группу ждут. Вообще тяжело ходить вторым-третьим вылетом на серьезные крупные объекты, встреча будет очень горячая.

Из сложных заданий еще помню: ранняя весна 1944-го, туман, густой как молоко. Прилетает Судец на У-2, построили полк, он говорит: «Нужно обработать передний край. Немцы не дают поднять головы пехоте, подвезти припасы, артиллерией обстреливают ближние тылы. Кто полетит?» Шагнул весь полк. Он: «Нет, десять экипажей, опытных». Отобрали десятку, и я туда вошел тоже – у меня опыт слепых полетов еще в училище был, и пошли. Сделали несколько вылетов. Загрузка – осколочно-фугасные 25-килограммовки, взрыватели замедленного действия. Самое сложное было обратно возвращаться. Там ориентиры были свои – река, затем село, а в селе огромная церковь, вокруг которой надо было обойти, в нее не врезавшись, и над дорогой идти к аэродрому.

Уже после войны, когда я на Ли-2 летал, помню, случай был. Подхожу к аэродрому, а мне объявляют: «Не принимаем по погодным условиям, туман, прожектор вышел из строя». Мне смешно стало. Вспомнил, как в войну летали, пробил я этот туман, сориентировался, зашел, сел…

В районе Одессы весной 1944 года тяжелые потери были… В два дня – командир дивизии, командир полка, комэск, замкомэск…

Я вел тетрадку, куда записывал боевой путь полка в 1944 году по дням:

23.3.44. В период 17:35–18:00. Четыре пары Ил-2, ведущие: Ерашов, Тулакин, Дьяконов, Бурьянов. На высоте 500–700 метров в р-не западнее Вознесенское были атакованы шестью Bf-109. Атаки производились по каждой паре штурмовиков в отдельности методом «палицы», сверху-сзади под углом пикирования 30–40 град. В результате воздушного боя летчик ст. л-т Филонов пушечно-пулеметным огнем сбил Bf-109, который упал в 2 км западнее Ястребиново.

Наши потери: не вернулся с боевого задания командир 672-го ШАП Г. С. С. м-р Ерашов, подбит самолет летчика Середкина, который произвел посадку на своем аэродроме на фюзеляж. Ранен воздушный стрелок.

24.3.44. Группа – семь Ил-2. Ведущий Амосов. В группе с целью контроля летит командир дивизии гв. полковник Исупов. В районе Нов. Катеринеталь были атакованы четырьмя истребителями

Bf-109. Атаки производились из облаков. В результате воздушного боя сбит и не вернулся с боевого задания комдив п-к Исупов. Ведущий – лейтенант Амосов сбит, и упал на своей территории. Воздушный стрелок выбросился на парашюте и прибыл в часть.

И. К. Когда вы сбили свой первый самолет противника?

– Там, под Одессой, я первого своего немца сбил. Дурачок какой-то попался. Атаковал сзади, промазал, скорость не рассчитал, с перепугу выскочил вперед и прямо перед носом оказался. Я на гашетку нажал, он и рухнул сразу.

24.3.44. Группа шесть Ил-2. Ведущий ст. л-т Филонов. В р-не Александровка на высоте 600 метров атакованы шестью Bf-109. Атаки производились сверху-сзади. В результате воздушного боя сбито 3 Bf-109, наши потери – 2 самолета. Воздушный стрелок Сазонов сбил один Bf-109, упал у развилки дорог 3 км южнее Анетовка. Л-к Черкашин сбил 1 Bf-109, упал в 0,5 км южнее Анетовка. Л-ки Серегин (будущий Герой Советского Союза, которому суждено будет разбиться вместе с Гагариным) и Мариненко пушечно-пулеметным огнем сбили 1 Bf-109, который упал в р-не станции Трипратное. Наши потери: сбито два самолета. Л-к Бурьянов упал в р. Южный Буг, л-к Семиренко упал на своей территории. Л-к Семиренко жив и вернулся в часть, воздушный стрелок и самолет сгорели.

Еще из сложных заданий – ловили мы в Югославии зенитный бронепоезд. Живучая сволочь была. Запасные пути для него оборудовали, тоннелей вокруг много было. Как засекут немцы подозрительную группу, смекнут: «Ага, охотнички!» Он и прячется. Но мы его все же накрыли, восьмеркой. Вел группу замкомполка ГСС Михайлов. Ему в этом вылете фугасным снарядом вырвало здоровенный кусок крыла. Мы его предупредили, и он осторожно тянул машину, а над аэродромом, видимо по инерции, стал выпускать закрылки – один вышел, а второй нет. Самолет перевернулся и рухнул прямо на «Т».

Если говорить о вооружении штурмовика, то самыми точными были пушки и пулеметы. РС хороши были только по площадным целям, в танк ими попасть крайне сложно, только если случайно. По точечным целям работали пушками, ВЯ – оружие мощное, запас – 300 на ствол. По танкам самое эффективное – ПТАБ, конечно. Это штука зверская! Несешь их по 128 штук в люках, и вот представь, обнаружена, к примеру, колонна в 10 танков, и шестерка штурмовиков на эту колонну вдоль дороги заходит. Первый идет – последовательно свои четыре люка разгружает, второй, третий, четвертый… пройдет шестерка – смотришь, два-три танка горят, вот тебе и успешный

боевой вылет.

И. К. А вас самого сбивали?

– Мне самому сбитым побывать не пришлось. Два раза садился на вынужденную, оба раза на свой аэродром. И серьезных ранений, слава Богу, не было, броня спасала. Как хороший зонт от дождя. Заходишь в атаку и прямо чувствуешь, как по корпусу долбит, по плоскостям, по стеклу. А хоть бы что! Потом уже прилетишь, будут головой крутить – как это ты с таким ободранным хвостом и дырками в плоскостях и не упал. Один раз 20-миллиметровый зенитный снаряд на излете мне прямо в бронеспинку кабины попал, но не пробил. Контузило меня тогда…

И. К. В каких больших операциях вы еще принимали участие?

– Во время Ясско-Кишиневской операции бои были серьезные. Особенно запомнилось одно задание… В районе Тирасполя навели нас на лощину, где находились танки противника. Мы их с воздуха не видим, а командир дивизии – он на станции наведения был – их видит и приказывает: бейте по оврагу, там они, замаскированные. Первый заход делали вслепую. С 1600 метров мы их просто не видели. Пошли вниз, друг за другом, поочередно. Сбросили ПТАБ, и на выходе наконец увидели эти танки. Они были замаскированы, но стояли тесно, и часть бомб все равно попала. Танки загорелись. Ну, мы уже в кругу, и начали. В конце концов там все горело и взрывалось.

И. К. А немцев вам живьем видеть приходилось?

– Ну, так вот чтобы в лицо – во время войны один раз видел… «Соседи», истребители, свалили «фокку» прямо над нашим аэродромом, а летчик выпрыгнул. Унтер-офицер, не помню, как звали. А так – видел с воздуха. Самое запоминающееся – это как мы с воздуха видели бегущих немцев. Февраль 1944-го, наши фронт прорвали – и немцы побежали. Степь, снег от края и до края, и все в точках – серые шинели. И техника. Дороги уже конница и танки перехватили, и истребители там висели постоянно, а мы над полем работали. Злые были все, у всех погибшие – друзья, родные. Наложили их тогда – страшно вспомнить. Ходили на низких высотах, пушками, «эрэсами», мелкими бомбами, напалмом, всем подряд. Иногда опускались низко настолько, что винтами головы рубили. Не специально, конечно, но буквально так. После возвращения на аэродром в радиаторе находили куски мяса и обрывки шинелей. А потом уже

над этим полем летали – и трупы насколько взгляд охватил. То реже, то плотнее, кучками, поодиночке. Кого артиллерией накрыло, кого мы расстреляли, кого танки передавили, все там валялись.

И. К. Ленд-лизовскую технику видели на фронте?

– Больше слышал. Видел транспортники часто и пару раз бомбардировщики – В-25. О «кобрах» слышал – по соседству были части, но в воздухе не видел ни разу. В Австрии уже, после окончания боевых действий, союзников видел в воздухе.

И. К. Как вам леталось над Балатоном?

– Над Балатоном… У-у-у… Я думал уже, они там меня купаться заставят. В открытые бои они не вступали. Истребителей наших в воздухе было много. Они момент ловили, из облаков выскакивали, отрезали от групп крайних и сбивали. Вот так и меня они на возвращении от группы оторвали и давай над озером гонять. Я на бреющем хожу, уклоняюсь, а они сверху пикируют, чтоб на стрелка не нарваться. Спасало шестое чувство. Он справа заходит, я отворачиваю в последний момент, очередь мимо идет. Ведомый его слева атакует – тоже верчусь, но в другую сторону. Но долго так не продержался бы. Повезло. Смотрю, он сверху идет, понимаю, что может впереди меня оказаться, и начинаю скорость сбрасывать. Сбросил совсем, почти до посадочной, лопасти можно уже считать на вращении, и вижу его тень по воде. Понимаю, что выходит он на меня, и скорость прибавляю понемногу. Резко нельзя – карбюратор захлебнется. Постепенно даю газ, и когда он оказался рядом, я довернул. Смотрю – он в прицеле, на гашетки жму – он и взорвался. А ведомый удрал. То ли топливо у него кончалось, то ли решил, что ловить ему нечего, не знаю. Много было моментов, когда было страшно, но Балатон покруче всего остального будет, я тебе скажу. Там я действительно думал, что все, купаться мне в озере…

И. К. В районе Балатона немцы ведь в последнее свое наступление ходили?

– Да, так. 6-я танковая армия СС, там они свои танки и оставили. В конце апреля, бои там давно закончились уже, помню, разбирательство смешное было – на дороге колонна тяжелых танков немецких, ее наш полк накрыл и в два вылета остановил. Часть танков сгорела, а остальные обездвижены были, немцы их бросили и разбежались кто куда. И у нас из-за этих «Тигров» с танкистами спор вышел. Они рапорты писали, что это их ребята из засад фланговым огнем колонну пожгли, а мы

соответственно свое писали. Ну, доказали, конечно. Судец заступился, комиссию туда привезли, они дырки посмотрели и говорят: да, верно, штурмовики работали. Все дырки – ПТАБ и РС.

И. К. Как складывались отношения с техсоставом и со стрелками?

– Техсоставу было тяжелее, чем нам. Работы много, она была очень тяжелая, а обеспечивали их во вторую очередь – весна уже, скажем, грязь, а они по талой воде в валенках шлепают – сапоги на них еще не привезли.

Мы техсостав очень уважали и ценили. Старались помочь чем могли, но все равно им тяжело приходилось, особенно зимой. Поначалу, например, антифриза не было, его только под конец войны стали поставлять. Зимой механикам постоянно приходилось прогревать двигатели, чтобы вода не замерзла. Механик двигатель включал, прогревал, выключал, затем ложился в ложбинку капота и дремал. Как двигатель остывал, он просыпался, вновь его включал, прогревал, и по новой. И так всю ночь… Техсостав к нам тоже с уважением относился. Когда я на фронт пришел, дали мне самолет, и пошел я с техником знакомиться… А он мне и говорит:

– Я в вас, командиров, верю, на вас надеюсь… но вы четвертый уже будете.

Стрелки – разговор отдельный. У меня был стрелком Сазонов – до чего замечательный человек! Мы и после войны с ним долго дружили. У него сбитых больше, чем у меня, – три машины. Имел за подвиги Знамя, Отечественную войну, Красную Звезду… Парень – аккуратист. Пулемет заряжал и готовил всегда сам, техников не пускал. Каждый патрон из ленты вынет, осмотрит, оботрет, обратно вставит, все патроны в ленте подгонит, чтобы не заклинило. В кабине помимо пистолетов постоянно имел два ППШ с дисковыми магазинами – на случай вынужденной посадки за линией фронта, чтоб было чем с немцами разговаривать. Иной раз, если в напряженном вылете патроны к пулемету кончатся, эти автоматы в дело шли. Ракетница тоже была – опять же на случай вынужденной, если свои искать будут, да и немца иногда ею тоже пугали. Вспыхнет у тебя перед машиной такая «дура», тут инстинктивно дернешься, прицел собьешь.

Он был из танкистов, Сазонов. Однажды у него старая рана, еще в танковых войсках полученная, разболелась, и его отправили в госпиталь. А мне вместо него дали штрафника, старшего лейтенанта, штурмана дальнебомбардировочной авиации. В Кременчуге по пьяному делу он застрелил милиционера. Ему дали десять лет лагерей с заменой годом

штрафбата. Затем решили, что квалифицированного штурмана гробить в штрафбате негоже, и заменили год штрафбата тридцатью вылетами стрелком на Ил-2. Пришел он к нам, мне его посадили. В первом нашем с ним вылете атаковали группу «мессеры», стрелки включились, он тоже, а потом – одна очередь, другая, и глухо. На аэродром приходим, выясняю: «Почему прекратил стрелять?» – «Заклинило ленту наглухо». – «Конечно, заклинит! К вылету готовиться надо как следует!» Парень был с гонором, хоть и разжалованный, ходил постоянно с планшетом. Как задание дают на вылет, он тоже стоит, что-то туда пишет, хотя чего ему писать? Что он увидит, спиной вперед сидя? Но втянулся, тридцать вылетов свои сделал, представили его к ордену Отечественной войны II степени и отправили обратно.

И. К. А с БАО?

– БАО тоже доставалось крепко, но не как техсоставу или летчикам. Им было полегче, особенно с обмундированием, даже лучше, чем летчикам, не говоря о техсоставе. После войны уже случай был анекдотический: Жуков, тогда командовавший ОдВО, приезжает на аэродром, где сидит один штурмовой авиаполк, идет вдоль строя… смотрит – стоят навытяжку, чистенькие, подтянутые парни, в «первом сроке», но наград – одна-две медали. Дальше – стоят в заплатках, сапоги кое у кого «каши просят», но зато полные «иконостасы». Жуков, показывая на обмундированных, спрашивает: «Это кто?» – «Это БАО, Георгий Константинович!» – «А это?!» – «Летный состав!» Ну, тут последовало, конечно, «!!!!!!» На следующий день всех одели нормально.

И. К. С «особистами»?

– На особистов смотрели с опаской, стараясь их избегать. Они свою работу делали, мы свою. Был у нас один деятель – ты фамилию не пиши – командир звена управления. Он с особистом в одной хате жил, и в полку считали, что он ему стучал. Однажды он мне ведомого убил. Как убил? Просто. Взлетели мы шестеркой. Идем. Я ведущий. За линией фронта оглядываюсь – нет его. Пять осталось. Ну ладно, отработали впятером, идем обратно, садимся, и на посадке он откуда-то появляется – после рассказывал, что от немецких истребителей отбивался, – и заходит на посадку. Без очереди, без всего. И сажает машину прямо на идущий по полосе самолет. Сам цел, и стрелок цел, а на кого посадил – оба вдребезги. Что ему было? Да ничего не было. В полку его не любили. В компанию не принимали. Бывало, стоит народ, разговаривает, он в разговор попробует влезть как-нибудь, а его

обрывают: «Тебе чего надо? Иди-иди отсюда…»

И. К. Сколько вы сделали боевых вылетов?

– 240. Как я столько вылетов сделал? Ну, тут, с одной стороны, – везло, конечно. Бог хранил. С другой – выучили все же хорошо, это сильно помогло, и ввели в боевые действия меня постепенно. Кроме того – вторая половина войны легче была, в 44-м летать – это не в 42-м. Все было по-другому. И мы другие, и немец другой, и техника у нас разная.

Ведущим летал часто – командный состав под конец войны уже все больше на земле оставался, и молодых ставили ведущими групп. Лети, Гриша, веди! Ну и ведешь, конечно. Летишь. Летать я люблю и всегда любил. Это особое состояние души – полет.

Коновалов Иван Иванович

Родился я в семье бедняка в Липецкой области. Отец умер, когда я качался в люльке. Мать вышла замуж второй раз, и в 1933 году наша семья переехала в Москву. Вскоре отчим умер, и на иждивении у матери, которая работала на заводе «Динамо»

санитаркой, осталось четверо детей. Ее зарплаты и пенсии едва хватало, чтобы свести концы с концами. Жили впроголодь. В начале тридцатых в Москве была карточная система. На детскую карточку давали 300 грамм хлеба. А что такое для десятилетнего пацана 300 грамм хлеба? Утром на завтрак я выпивал стакан чаю и съедал кусочек хлеба.

Еще учась в школе, я мечтал стать летчиком. Много читал о наших прославленных пилотах, которые летали через Северный полюс, о женщинах-летчицах. В 1939 году, мне еще не исполнилось шестнадцати, я шел по школьному коридору мимо учительской, в которой стоял телефон. Смотрю – никого нет. Я набрался смелости и позвонил в аэроклуб. Мне ответили, что идет набор. Я собрал требуемые документы и поехал записываться. Там посмотрели: «Вам нет шестнадцати, поэтому мы не можем зачислить вас на самолетное отделение, но вы можете начать учиться на планерном. Согласны?» Раз уж я надумал летать, пришлось согласиться. Занятия должны были начаться весной, но уже осенью мне пришла повестка явиться в аэроклуб для прохождения медицинской и мандатной комиссий. Пройдя их, я был зачислен в самолетный класс.

11 марта 1940 года я первый раз поднялся в воздух на самолете У-2 с аэродрома Медвежьи Озера, весна только начиналась, было холодно. Словами не передать, как мне понравилось летать. Сделав несколько кругов, инструктор убирает газ и планирует на посадку. Я ему кричу: «Еще один полет!» – газ убран, слышно – «Нет, я очень замерз». Ближе к лету я начал летать самостоятельно. Летом сдали экзамены, и за нами приехали «купцы» из шефствовавшей над нами Борисоглебской истребительной школы. Мы же все хотели быть истребителями! Один из них сказал мне: «Мы тебя не можем взять в училище, поскольку тебе нет 18. Припиши себе год, до восемнадцатилетия не будет хватать несколько месяцев, но это не страшно – мы тебя возьмем». Я на очередной медкомиссии и сказал врачу, что мне без малого восемнадцать. Она, посмотрев на мою тощую фигуру, говорит: «Нет, тебе нет 18». – «Моя мама за дверью стоит, она может подтвердить!» Надо сказать, мама была категорически против того, чтобы я стал летчиком. В доме напротив жил молодой паренек хороший, не «шпанистый». Он окончил аэроклуб, летную школу и приехал в увольнение в красивой, темно-синей летной форме. На него наглядеться не могли. Буквально через неделю после того, как он уехал в часть, пришло сообщение: «Ваш сын погиб при исполнении служебных обязанностей». А тут я хожу в комбинезоне с птичками в петличках. Все соседи стали и мою маму и меня отговаривать, но

я был непреклонен, и мать не пошла против моей воли.

Короче говоря, врач написала мне в свидетельстве год рождения 1922-й. Пока я занимался этим «подлогом», набор в Борисоглебскую истребительную школу уже закончился, и мне предложили пойти учиться в бомбардировочное летное училище, которое было организовано в городе Слоним. Я не стал ломаться. В Слониме нас поселили в бывших конюшнях. Мы сами вычистили их от навоза, поставили топчаны, набили матрасы и подушки сеном. Электричество было только в столовой, где нам готовили завтрак, обед и ужин. Да! Надо сказать, что только в училище я первый раз наелся досыта, поскольку кормили по летной курсантской норме – масло, мясо, чай. Поздней осенью 1940 года мы переехали в город Поставы, где разместились в казармах бывшей Польской кавалерийской части. Надо сказать, гарнизон был отлично оборудован. Там мы начали проходить теорию, сдавать зачеты. У нас были прекрасные преподаватели. Я помню красивого молодого штурмана Дорошкина… Немного полетали на У-2 и стали проходить программу на Р-5. Весной нас повезли в лагеря, располагавшиеся у села Михалишки, где мы продолжили летную подготовку.

Приближение войны чувствовалось во всем. По ночам мимо нас по шоссе шли танки, артиллерия, пехота, которые на день рассредоточивались и маскировались в лесах. К границе стягивали войска, а раз стягивают войска, значит, скоро война. Но мы были убеждены, что перебьем немцев. Как тогда говорили: «Нас не тронь, и мы не тронем, а затронешь, спуску не дадим».

Обучение продолжалось вплоть до 22 июня 1941 года. В субботу офицеры уехали в гарнизон к семьям. На аэродроме остались лишь курсанты да несколько дежурных офицеров. Утром вдруг прошел слух, что война началась. Объявили тревогу. Мы взяли шинели в скатках и противогазы, опустили полога палаток, по две ветки на них кинули, вроде как замаскировали. И ведь никому в голову не пришло рассредоточить самолеты! Они стояли в центре аэродрома крыло к крылу. Как сейчас помню семнадцать красавцев СБ и напротив них столько же Р-5. Днем пошли в столовую, пообедали. Дело уже шло к вечеру. Вдруг летят бомбардировщики Хе-111, я их насчитал двадцать четыре штуки. Пошел разговор, что это наши. Так мы и разговаривали, пока не завыли посыпавшиеся на нас бомбы. Этот ужасающий вой заглушил все остальные звуки. Кто-то рядом крикнул: «Ложись!!» Я забрался под крыло. Казалось, бомбы летят точно в голову. Вой, взрывы! Это очень страшно… В противоположную плоскость самолета, под которым я лежал, попала бомба. Немцы закончили бомбометание, начали разворот, и в это время хвостовые стрелки

стали обстреливать нас из пулеметов. Мне, помню, пробило скатку, но меня не зацепило. Они развернулись и пошли восвояси. Что я увидел? Вся стоянка горит. От семнадцати самолетов СБ в целости остался только один самолет. От Р-5 – ни одного. Повсюду – трупы товарищей, крики, стоны раненых… Это был шок. В этот день мы похоронили в воронках сорок восемь человек. Тяжелораненых погрузили на машины и отправили в лазарет. Я запомнил, что, когда мы привезли на машине в медицинский пункт окровавленных ребят, одна симпатичная молодая литовская девушка вынесла из дома шесть пуховых подушек, чтобы подложить им.

На другой день нас построили и повели пешком в гарнизон в Поставы. Идти надо было восемьдесят километров. Я был в дозоре. Страшно хотелось пить. Подходили к деревне, осматривались, нет ли немцев, потом давали сигнал основной колонне, которая тут же бросалась к колодцу. Таким образом мы добрались до главного гарнизона. Нам дали эшелон, в который мы под бомбежкой грузили материальную часть училища. Помню, кроме всего прочего, там были запасные моторы весом почти в тонну, так мы их кидали, как пушинки. Откуда сила бралась?!

Короче говоря, погрузились мы, нас повезли в тыл. По дороге нас бомбили очень здорово, но эшелон не пострадал. Мы прибыли в Оренбургское летное училище. Там я начал летать на самолете СБ. Летали мало – горючего не было, но тем не менее к весне 1943-го я успешно закончил программу полетов на этом самолете. Он мне очень нравился – прост в управлении на взлете и посадке. Мы ожидали «купцов», которые должны нас были забрать на фронт. Некоторых курсантов забрали на Пе-2 или в дальнюю бомбардировочную авиацию, а я своих «купцов» так и дожидался, когда в училище пришли Ил-2. Нас быстро переучили на эти самолеты. После СБ с двумя двигателями летать на одномоторном самолете проще. Я не могу сказать, что Ил-2 прост как бревно, но он очень устойчивый на посадке. Даже если «недоберешь», он «козла» сделает, но сядет. Главное, он был надежным и живучим. Это как раз те качества, которые требуются для штурмовика. Конечно, прицельные приспособления на нем были примитивные, но в УТАПе, в котором мы проходили боевое применение, мы натренировались очень хорошо бомбить и стрелять. Я очень хорошо освоил стрельбу из пушек и пулеметов. Помню, в одном вылете стрелял по немецким траншеям: даю левую ногу, и очередь идет точно вдоль траншеи…

Так вот, закончил я училище, звание нам не присвоили, сказав, что это сделают на фронте, и попал прямиком… в штрафную роту. Как получилось? А так. Ехал через Москву и

задержался у матери на несколько дней. Она в госпитале, в котором работала, выписала мне липовую справку. Меня задержал патруль, отвел в комендатуру. Там эту справку проверили, и в декабре 1943-го я уже был на передовой в отдельной армейской штрафной роте, подчиненной 69-й дивизии 65-й армии генерала Батова. Не люблю этот период вспоминать… Я потом на штурмовиках воевал, так вот в пехоте – страшнее. После войны мне часто снилось: немец на меня автомат наставил – сейчас будет стрелять. Резко просыпаешься, с мыслью: «Слава тебе, Господи, жив».

Мне повезло – я попал в период затишья на фронте и в атаку не ходил. Несколько раз ходил за языком. Правда, штрафники пронюхали, что я летчик, и стали меня оберегать: «Мы захватим самолет, а ты его будешь пилотировать». В марте нас собрали на митинг или еще для чего, не помню. Когда стали расходиться, долбанул снаряд. С тяжелой контузией я оказался в госпитале. Провалялся около месяца, а уже оттуда был направлен в УТАП в Кинель-Черкассы Самарской области, проходить боевое применение. Около месяца мы там пробыли и полетели на фронт. Меня определили в 311-ю штурмовую авиационную дивизию, 953-й штурмовой авиационный полк, на должность летчика.

Сначала мы прилетели на один из базовых аэродромов, с которого должны были перелететь в полк. Всего в полк должно было лететь шесть экипажей. Для перегонки самолетов из полка прислали шесть опытных летчиков во главе с заместителем командира полка. В это же время в мастерской, находившейся на этом аэродроме, был подготовлен для перегонки в полк отремонтированный штурмовик. Ко мне подошел заместитель командира полка: «Вы можете перегнать самолет?» – «Могу». – «Учти, аэродром небольшой. Это тебе не оренбургская степь, где взлетать и садиться можно как захочешь. Тут недолет – самолет бит, и перелет – самолет бит». – «Ничего. Справлюсь». Молодых посадили в кабины стрелков, и шестерка ушла, а мне оставили лидера, чтобы он повел меня на аэродром – у меня же карты не было. Облачность – низкая, погода плохая, можно сказать, нелетная. В такую погоду и старых иногда «колбасит». Поэтому весь полк высыпал смотреть, как молодой сейчас будет садиться. Ведущий распустил и пошел на посадку, я – за ним. Он садится, и я притираю самолет на три точки прямо у посадочного «Т». Командир третьей эскадрильи Орел потом мне говорил, что сразу же побежал в строевой отдел просить записать меня в его эскадрилью. Мы сделали с ним несколько тренировочных полетов на спарке, походили строем, и он назначил меня своим ведомым.

А. Д. Как вводили в строй пополнение?

– Старые летчики хорошо относились к молодежи. Но передачи опыта, по крайней мере, в нашей эскадрилье, не было. Это большой недостаток. Приведу такой пример. При подходе к цели я облегчаю винт и засупониваю газ на всю катушку. Я думал, над целью так и надо действовать. Что получается? Скорость выросла, а значит – и радиус виража, и на выходе из пикирования я оказываюсь не в кругу, а в стороне. Отрываюсь от группы. А там меня уже ждут немецкие истребители, чтобы «сожрать». Я пару вылетов так сделал, пока сообразил сбрасывать газ на выводе.

Перед первым боевым вылетом один летчик возьми и скажи: «Немец слабака сразу видит». Почему-то мне это в душу запало. И когда сел в самолет с подвешенными 400 килограммами бомб, реактивными снарядами, заряженными пушками и пулеметами, как меня повязали по рукам и ногам! Я едва мог пилотировать штурмовик, так было страшно! Перед целью группа рассредоточилась и маневрирует. Самое главное – пережить первый залп зениток, поскольку ты не знаешь, куда он нацелен. Командир пошел влево. Вдруг слева от меня – восемь шапок-разрывов зенитных снарядов! Мне надо за командиром, не оторваться… а там – разрывы. Вот тут и всплыла эта фраза: «Все, конец! Заметили слабака». Сердце заколотилось страшно; думал, сейчас разорвется. Честно скажу, в жизни никогда так не пугался. И все же этот страх не мог подавить мою волю. Я не пошел влево, скользнул вправо. Несколько секунд, и – резко нырнул влево за ведущим. Вошел в пикирование, бросил две бомбы. Мы замкнули круг над целью и стали штурмовать. Со второго захода еще две бомбы бросил, в следующем РС отработал, а потом из пушек и пулеметов. Вылет прошел удачно – никого из наших не сбили.

Примерно после девятого боевого вылета смотрю – висит плакат «Слава молодому летчику, Ивану Ивановичу Коновалову!» Политработники постарались. Мне было очень приятно. И знаешь, возникло ощущение, что меня никогда не собьют. Летчики народ суеверный, у нас считалось, что главное – перейти чертову дюжину, а вот у меня чувство неуязвимости появилось пораньше. Это дорого мне стоило. На двадцатом вылете я совершил ошибку. Спикировали, бросили бомбы и с левым разворотом встали в круг. На втором заходе я бросаю вторую бомбу и точно так же, левым разворотом, выхожу в круг. Появился шаблон, который немцы тут же «усекли». На следующем заходе надо было сманеврировать, а я так и пошел влево и тут же, в левой плоскости моего самолета, разорвался снаряд. Меня кинуло на спину. Кое-как я вывел самолет в горизонтальный полет. Смотрю влево – одну половину элерона заклинило в

верхнем положении, а вторая – вышла из зацепа, в который они соединены, и осталась в рабочем положении. Это-то меня и спасло. Если бы элерон заклинило целиком, то не сидели бы мы с тобой и не разговаривали. Пока я выводил самолет, группа собралась, и я от нее оторвался. Недолго думая, ринулся через линию фронта. Маневрировать я не могу, потому что машину все время тянет влево. Зенитки бьют. Ад кромешный! Как меня не сбили? Я удивляюсь… Линию фронта перетянул и уже спокойно полетел домой. Машина валится влево. Начала уставать правая рука, тогда я левой коленкой подпер ручку. На посадке самолет повело – оказалось пробито колесо, но сел.

И ты знаешь, честно тебе скажу, не было у меня испуга, даже когда меня кинуло на спину. Надо сказать, что после первого вылета у меня никогда не возникало чувство страха. А что мне? Жены нет, детей нет, мать поплачет, и все, – так я размышлял.

А. Д. В случае гибели летчика вещи его куда отправляли?

– Казенные вещи сдавали. А личные? Какие у нас вещи?! Практически у всех было одно и то же: вещмешок, портянки, запасное белье. У нас был летчик Уваров Миша, воспитанник детского дома. Стрелок у него был осетин, Коля. Миша форсистый паренек был: бакенбарды, пистолет – на середине бедра, как у истребителей; стрелок у него носил усы, как положено осетинам. Дело было под конец войны. Начальник штаба встретил этого стрелка и приказал: «Сбрить усы». И тут же – Мише: «Уваров, проконтролируй, я приказал твоему стрелку сбрить усы». Тот, прежде чем контролировать, сам сбривает бакенбарды. Стрелок сбривает усы. Утром приходим на командный пункт, они стоят – как сироты, не узнать. Лица поменялись… Пошли четверкой. Миша шел последним и, видимо, оторвался. Он не любил летать в середине строя – не получалось. Мне потом стрелок доложил, что их пара истребителей сбила. Начали на нас заходить, тут Коля стреляет, и прикрывающая пара истребителей их отгоняет. Оказалось, у Миши была сберегательная книжка, на которую он откладывал зарплату. Родных и друзей у него не было, вклад ни на кого не завещан. А тут как раз надо было ехать под Минск получать самолеты. Начальник штаба отдал нам книжку, чтобы мы получили эти деньги. Мы и «прогуляли» их в Доме офицеров, пока механики самолеты принимали.

А. Д. Истребители вас всегда сопровождали?

– В основном да. Они прикрывали нас при подходе к цели и при работе над ней. Когда мы заканчивали работу, они частенько

нас бросали и шли на газах домой. Еще до линии фронта далеко, а они уже хвосты нам показывают. Правда, я их не виню – у них горючего меньше, чем у нас. Ну, мы тоже не дураки – от цели уходили на бреющем, чтобы истребители снизу не подобрались, сзади-то у нас стрелки. Но все равно несли потери от истребителей.

А. Д. Летали в основном шестерками?

– Когда нормальная погода, то – да. В плохую погоду большой группой не пойдешь – попадешь в облака, потеряешься. Тогда ходили парой или четверкой.

А. Д. Радио хорошо работало?

– Не сказать. Если двигатель на полных оборотах работает, то из-за помех ничего не слышно. Чтобы что-нибудь расслышать, надо газ убрать. Летчикам ставили приемники. У ведущего были и приемник, и передатчик.

А. Д. Случалось, что по своим попадали?

– Наши войска обозначали передний край ракетами. Иногда выкладывали полотнища. На переднем крае были авианаводчики. Я по своим ни разу не попадал. Правда, однажды прилетаем шестеркой с задания, а нас всех прямо со стоянки сажают в машину и везут в Особый отдел дивизии. Там с пристрастием расспросили каждого: как летели, что бомбили и прочее-прочее. Потом сказали: отдыхайте. Сидим, думаем, в чем дело? Потом по второму разу вызывают, по третьему. Дело к ночи, мы уже спать хотим, воевали же. Выходят: «Вы нас извините, пожалуйста, можете спать спокойно». Оказалось, какая-то группа отработала по своим войскам.

А. Д. Штурманская подготовка у вас была хорошей?

– Да. Нас очень хорошо готовили в училище. Мы изучали район полетов. От нас требовали детальную ориентировку в радиусе 50 километров, общую – в радиусе трехсот. Штурман училища, старший лейтенант Ломов, запирал нас в классе и требовал рисовать район полетов. Штурман полка, в котором я воевал, майор Алехин, тоже был очень требовательным. Кроме этого, в училище мы летали по маршруту на УТ-2 в закрытой кабине. Ведь в войну очень многие летчики погибали, поскольку не умели летать в облаках. Для таких полетов требуется особая подготовка! Тут надо доверять только приборам. Ни в коем случае нельзя верить своим ощущениям. Ты делаешь правый вираж, а кажется, что тебя влево тянет. Ты кабрируешь, а кажется,

что ты пикируешь. Я раз на Ил-10 чуть не гробанулся. Мне показалось, что врет авиагоризонт. Так что я был подготовлен к полетам в облаках. Поэтому и жив остался. Мне под Кенигсбергом поменяли двигатели и приказали облетать самолет. Посадил я еще одного товарища, показать Кенигсберг. Взлетели. Смотрю – надо мной кресты: шесть истребителей, а я один! Ну, думаю, все – капец! Но все же я успел нырнуть в облака. Там побыл и пошел домой. Они меня потеряли.

А. Д. Как был организован быт летчиков?

– Обычно мы жили в населенном пункте, в какой-нибудь хате поэскадрильно. В ней ставили кровати, как в казарме. Спали на белье. Подъем всегда был ранний. Умывались, одевались, шли в столовую на завтрак. Кормили не могу сказать, что хорошо, но сытно: котлеты, каша, хлеб, масло, чай. Потом шли на аэродром, на КП, вместе с нами и стрелки. Командир полка ставил задачу эскадрильям. Командиры эскадрилий уже конкретно ставили задачи на вылет. Готовились: наносили маршрут, делали расчеты. На КП ждали команды на вылет. Поступала команда, и мы разбегались по самолетам. Быстро осматривали самолет. Механик помогает застегнуть парашют и сесть в кабину. Эскадрилья взлетает, на петле ведущий собирает группу, и на высоте 1200–1300 идем к цели. Над своей территорией мы не маневрируем. Это опасно. Перед линией фронта пеленг рассредотачивается, и самолеты начинают маневрировать. Ведущий группы сваливается на крыло и с разворотом идет на цель. Бомбы бросали не ниже 600 метров и выводили на 500. Ведущий выходит из пикирования и встает в хвост последнему группы, замыкая круг. В полковом вылете в круг никогда не становились, сбрасывая все в одном заходе. В эскадрилье всегда выделяли пару для подавления зениток, поскольку основное противодействие – на подходе. Поэтому при работе по цели противодействие уже небольшое. И при отходе от цели зенитки снова начинают работать. Очень четко должен быть отработан круг. Облегчения не чувствуешь. Там работаешь – никаких мыслей нет. Все внимание на поиск цели. ПТАБ с бреющего полета сбрасывали. Если хорошо попали – настроение повышается. До линии фронта идем на бреющем и маневрируем. Линию фронта перешли. Прилетели, сели, отрулили на посадку. Все вылезают. Доложили командиру эскадрильи. Потом все обсуждают вылет. Стрелки отдельно собираются, летчики перед самолетами встречаются. В кружок встанут, начинают скручивать цигарки (я не курил). Руки у всех трясутся, все молчат. Прикурили и пошло: «Я смотрю, а он… Я сюда, а тут… А тут зенитка как….!!!» Потом нас сажают на

машину и на КП, а там, может, и новая задача.

Вечером война для нас заканчивалась. Если летали, то по сто грамм нам было положено. Сидели в столовой. У нас был Вася-баянист, которого мы украли у артиллеристов. Вот под баян – песни и танцы. Девушек в полку было довольно много: связистки, оружейницы. Две девушки – Тамара Кудишина и Тася Голованова – летали стрелками. Тася по вечерам писала стихи. Я запомнил только одну строчку: «И не увидишь синюю пилотку на моей удалой голове». Она погибла вместе с Васей Кальниченко. А зимой 1944-го Тамару сбили с летчиком Радюкиным. Они упали на немецкой территории. Летчик был в тяжелом состоянии, да к тому же в сапогах (в кабине тепло, и летчики редко надевали унты). Тамара обула летчика в свои унты, а сама надела его сапоги и перетащила его через линию фронта. При этом она обморозила ноги, и ей отняли обе ступни. Командующий воздушной армией дважды Герой Советского Союза генерал-полковник Хрюкин еще в госпитале лично вручил ей орден Боевого Красного Знамени. Потом еще была Тася Голованова. У меня был очень преданный стрелок, татарин, с 26-го года, Карим Салахутдинов, которого все в полку звали Коля. Ко мне просилась одна девушка, Соня Кесельман, но сам знаешь, мы же суеверные – женщин не брали, хотя она и прошла обучение и могла летать стрелком. Однажды из нашей эскадрильи с задания не вернулось четыре экипажа. На них напали истребители. Пока они отбивались, кончилось горючее, и они попадали на нашей территории, но вскоре все вернулись в полк. А пока их не было, меня назначили лететь запасным в соседнюю эскадрилью. Это значит, что я должен взлететь в случае, если кто-то из боевого расчета этого не сможет сделать. Я возьми да и скажи: «Соня, мы с тобой завтра полетим». Как она обрадовалась! Я Кариму говорю: «Коля, я не полечу. Соня сядет со мной в заднюю кабину, якобы мы должны лететь». А он – ни в какую: «Я так не могу, а если ты полетишь, и вас собьют? Как я жить буду?» С трудом, но все же я его уговорил: «Ты мне можешь верить, я не полечу». Наутро я вместе с остальными летчиками запустил двигатель. Соня сидит за стрелка. Я говорю: «Соня, как ты меня слышишь?» – «Хорошо слышу». – «Соня, ты смотри, не высовывайся, чтобы тебя не увидели». Я наблюдаю, как на старт выруливает ударная группа, и вдруг один самолет проваливается в яму или воронку и упирается консолью крыла в землю. Я сразу даю газ и со стоянки быстро таксирую на старт. В это время техники подбежали к застрявшему самолету, свои спины подставили, плечи, приподняли колесо, летчик дал газ, вырулил и полетел. Я заворачиваю на стоянку и потихоньку рулю. Соня сидела-сидела,

терпела. Потом чувствует, что мы долго не взлетаем, выглянула, а тут стоянка. Она как заплакала навзрыд! Тут собрались механики, технари: «Ну, как Соня слетала? Не надо ли тебе исподнее поменять?» Она сидит в кабине, ревет. Так до вечера из кабины и не вылезла и на ужин не пошла. И Коля тоже обиделся, ушел куда-то в лес… но к ужину мы с ним помирились. Из моих 86 боевых вылетов, наверное, 80 я сделал с ним.

А. Д. Сто грамм только после боевых вылетов давали?

– Конечно, только после боевых вылетов. Правда, был один эпизод, когда весь полк полетел пьяным на задание. Дело было так. В этот день должны были праздновать годовщину основания полка. Утром мы собрались на командном пункте, нам поставили задачу. А погода была плохая-плохая. Мы ждем – команды нет. Уже пообедали. Прикинули, что погоды не будет, и командир полка говорит: «Пошли отмечать». Мы хорошо кушаем, пьем. И вдруг из дивизии поступает приказ поднять полк на боевое задание. А мы все уже под хмельком. Командир полка остался на земле, а полк пошел выполнять задачу. Повезло. Все как один взлетели, выполнили задание и вернулись. Фотоконтроль подтвердил удачный вылет.

А. Д. В чем летали на задания?

– Летом в чем попало – в кабине жарко. Зимой – в меховых комбинезонах, шлемофонах, перчатках. Меня раз перчатка подвела: нажал на гашетки, и она застряла между ними. Я уже самолет вывожу, а пушки и пулеметы все стреляют. Ну, потом выдернул ее, конечно.

А. Д. Когда вас наградили первый раз?

– Первый орден Красной Звезды я получил за десять боевых вылетов. Орден Красного Знамени мне дали за то, что спас командира эскадрильи. Мы полетели вчетвером. Причем вылет делали заместитель командира полка, начальник воздушно-стрелковой службы и мой комэска со мной. Я летел замыкающим. Мы успели сбросить по цели бомбы, когда моего ведущего сбили. Он в сторону отваливает, я, как и положено ведомому, иду за ним. Скорость у него падает. Я барражирую вокруг, охраняю его. В итоге притер он самолет на нейтральную полосу. Смотрю, немцы к ним бегут. Я зашел и начал немцев отсекать. В это время он и стрелок выбрались и побежали к нашим. Вот за это меня наградили. Второй орден Красного Знамени я получил за боевую работу.

А. Д. Сколько боевых вылетов делали в день?

– До трех. Обычно два-три вылета. От нас это не зависело. Физически я мог выдержать и больше. Лично я не помню, чтобы когда-то уставал.

А. Д. Предчувствия, приметы были?

– Предчувствий никаких не было. О смерти особо не задумывались, и разговоров у нас о ней не было. Иногда, как примешь вечерком, думаешь: «Завтра, может быть, последний раз…» Но каких-то упаднических настроений не было.

А. Д. Были ли суеверия, например не фотографироваться, не бриться перед вылетом?

– Во-первых, некому было нас фотографировать. А что касается бритья, так у меня нечего было брить. Молодой!

А. Д. Замполит был летающий?

– Нет. В летном составе был только командир полка, заместитель командира полка, начальник воздушно-стрелковой службы и штурман полка. А вот парторг, Богданов Николай Владимирович, тот летал воздушным стрелком, чтобы заработать награду. Так многие делали. Со мной летал адъютант эскадрильи. Мой стрелок страшно противился. Я ему говорю: «Это же все-таки адъютант эскадрильи, нужный человек». Три боевых вылета со мной сделал инженер полка. Правда, в этом случае повод был. При взлете с бомбовой нагрузкой двигатель на моем самолете при наборе высоты останавливался, а потом опять резко забирал. Я доложил инженеру полка. Он предложил слетать вместе со мной. В первом вылете – та же картина. Он ничего не понял. После второго вылета он предложил мне на взлете давать газ плавно. В третьем вылете я сделал так, как он сказал, и все стало нормально.

А. Д. Командир полка летал?

– Командир полка подполковник Карпинский был хорошим, заботливым командиром. Награжден четырьмя орденами Боевого Красного Знамени. Он летал, когда надо было вести полк. Правда, Героя он не получил, как не получили и командиры эскадрилий Орел, Пименов и Слобожанинов.

А. Д. Какие были взаимоотношения с батальоном аэродромного обслуживания?

– Отношения были самые хорошие. Они же нас снабжали обмундированием. Придешь на склад, они тебе все выдадут.

Боеприпасами обеспечивали без всяких проблем, питанием. Девочек было много. Я женился на медсестре из БАО. Мы с ней прожили 60 лет.

А. Д. Известны ли вам случаи трусости среди летчиков?

– Нет, в полку таких случаев я не знаю. Все были отчаянные, храбрые ребята. Наша главная задача была – выполнить задание, успешно уничтожить врага. Был у нас в эскадрилье один летчик. Думаю, иногда он лишний раз ходил в медчасть и жаловался на здоровье, но это – не более чем догадка.

А. Д. Вы говорили, что в конце войны к вам в полк пришли Ил-10. Как вы его оцениваете в сравнении с Ил-2?

– Он был более пилотажный, на нем даже «бочки» делали. Ил-2 более устойчивый на посадке, а это очень важно, особенно если самолет получил боевые повреждения. Так что для боевых условий геометрия крыла Ил-10 была хуже. Потом, когда они пришли, на них очень часты бывали обрывы шатуна.

А. Д. На территорию Германии вы входили с Восточной Пруссии. Как складывались взаимоотношения с местным населением?

– Немцев мы почти не видели. Практически все они были эвакуированы. Но если и встречались случаи мародерства, то за них жестоко карали. Был случай… Не буду говорить… короче говоря, один малый, у которого в оккупации погибла вся семья, застрелил пожилую немку. Трибунал дал ему десять лет с заменой в штрафной роте.

Конечно, мы заходили в дома, но искали в основном спиртное. У них дома стандартные, и мы быстро поняли, куда надо идти. Рядовому и сержантскому составу разрешалось посылать пятикилограммовые посылки, а офицерам десять килограммов. Я свое разрешение отдавал рядовым и сержантам, которые были в основном старше и у которых были семьи. Перед возвращением в Союз я набрал посуды и хрусталя, загрузил их в два бомболюка. Прилетели из Пруссии, и нас сразу отпустили в отпуск, а когда я вернулся, бомболюки были пусты. Так что трофеев я не привез.

С пленными мне лично сталкиваться не приходилось.

А. Д. Кроме того случая, когда в вас зенитка попала, больше вас не царапало?

– Почему не царапало?! Один раз был ранен – осколок попал в форточку. В другом вылете осколком или пулей пробило

картер. Смотрю, тянет масло в кабину. Брюки все в масле. Куда полететь? Я знаю, близко есть запасной аэродром. Думаю, сяду сейчас, а там чужие летчики… А тут прилечу сразу к своим. Молодой, дурак был. Я полетел. Нормальное давление 6–8, а у меня 0–2… И что ты думаешь, прилетел, сел на свой аэродром, инженер мне такую нахлобучку дал! По сей день помню. Как начал кричать, где бы я был, если бы мотор заклинило. Потом еще мне вырвало кусок лопасти, и самолет превратился в вибростенд. Но ничего, долетел и сел. Я считаю, в рубашке родился.

Штангеев Николай Иванович

Я родился на Украине, в 1921 году. Шел 1940 год, я учился в последнем классе школы в городе Кременное Ворошиловградской области, когда к нам приехал офицер и стал отбирать ребят учиться на летчиков. Из школы у нас записалось 17 человек.

После медицинской и мандатной комиссий из этой группы остался один я. Десятый класс я окончил и поступил в аэроклуб. Занятия в аэроклубе проходили в городе Лисичанск, каждый день по 6–8 часов. Сначала теоретический курс, а через полтора месяца я первый раз поднялся в воздух. Инструктор со мной сделал восемь вылетов: взлет – круг над аэродромом – посадка. Потом меня спрашивает: «А ты не врешь? Может, ты раньше на чем-нибудь летал?» Он переговорил с командиром отряда, и меня выпустили самостоятельно.

Когда началась война, нас направили в Ворошиловградскую военную школу пилотов. Буквально на второй день после прибытия я стоял в карауле, охранял самолеты. Погода была облачная. Примерно в 10 часов утра объявили тревогу. Я стою на посту с винтовкой, рядом – пулемет ШКАС на треноге для стрельбы по воздушным целям. Вдруг прямо над моей головой из облаков выныривает немецкий самолет. Я по дурости стал палить в него из винтовки, думал, улетит. А он по кругу зашел и начал обстреливать стоявшие на стоянках самолеты. Я за ШКАС – а он не стреляет. Он семь самолетов сжег, раненые были.

Из Ворошиловградской школы нас отправили в Уральск. Добирались долго – где пешком, где на поездах. Только 20 сентября мы приехали в Уральск. Помню, было очень холодно и голодно. Разбирали заборы на дрова.

В Уральске прошли теорию и стали летать на Р-5, а потом и на СБ – это хорошая машинка, я любил ее. Вскоре пришли Илы. Я сделал 15 вылетов по кругу и два вылета в зону. Отрабатывали пикирование, виражи, штопор с 1200 метров. Штурмовик тяжелый, и выводить из штопора его очень трудно. Ни в паре, ни строем мы не ходили. Мы держались втроем: Васька Чичкан, Коля Оловянников и я. Мы даже себе прозвище придумали – «чичканы». Мы так втроем и попали в один полк, и когда взлетали, то по радио передавали: «Внимание! В воздухе Чичканы!» В конце апреля 1943 года нас выпустили из училища, присвоив звание лейтенантов. Приехали в Мытищи, где получили новенькие самолеты, а вскоре за нами прилетел «купец» – штурман 312-го штурмового авиационного полка, капитан Миша Ступишин. Сказал: «Взлетим, вы пристраивайтесь ко мне, и полетим на аэродром Сухиничи». А мы же строем ни разу не летали, да и налет на Ил-2 у нас был 3 часа 16 минут, а в летных книжках нам написали по 18 часов! Собрались мы втроем, стали решать – что делать? Решили – главное не потерять ведущего, как-нибудь долетим. Взлетели. Мы пристроились к нему. Привел он нас на аэродром, распустил. И мы все потихонечку сели. Это было 3 июля. В полку нас приняли очень хорошо, только вот

новые самолеты у нас отобрали, а дали уже слегка потрепанные. Мы с Васей попали в одну эскадрилью, а Коля в другую. Коля потом «Героя» получил, ни разу сбит не был.

(Наступление войск Западного фронта, которое обеспечивалось 1-й ВА, началось 12 июля 1943 г. – **Прим. О. Растренина.**)

Через три дня после прибытия началось наступление, и первый вылет я делал в составе полка. Командир эскадрильи сказал: «Смотрите, как только я развернусь в атаку, так вы – за мной. Делаем один заход, сбрасываем все и разворачиваемся на свою территорию». Радио работало плохо, поэтому ведомые чаще всего ориентировались по ведущему. Взлетели. Пролетели немножко, смотрю – сплошной дым, гарь. Там была каша, где наши, где немцы – не поймешь! Летим. Ведущий качнул крыльями – приготовиться к атаке. Я взглянул наверх, а надо мной на встречном курсе идет строй немецких бомбардировщиков! У меня в сознании промелькнуло: «Они же сбросят бомбы прямо на нас!» Пока я туда смотрел, группа ушла в пикирование. Я переворотом вошел в отвесное пике за ними. В этой кутерьме, в этом аду я ничего не видел, сбросил четыре бомбы, выстрелил реактивными снарядами, с пушки и пулемета немножко пострелял. Нам говорили, что нельзя все снаряды расходовать, обязательно надо оставлять резерв. На земле я ничего не видел. Знал, что мы над немецкой территорией, а значит, можно стрелять и бомбить. Вокруг моего самолета – светящийся занавес из снарядов. Дым. Черная гарь. Не поймешь, что происходит. Стрелок говорил потом: «Я чуть с ума не сошел». Я выскочил на 150 метров. На большой скорости выхожу на свою территорию, а самолетов-то нет! Куда лететь? Я же – салажонок! Потом вижу впереди два самолета. Думаю: «Наверное, наши». На газу иду к ним, немного проскакиваю, гашу скорость и горкой подстраиваюсь. Пришли домой, сели. Тут же техники начали снаряжать самолет для нового вылета. Смотрю, идут командир полка, инженер и штурман. Подходят: «Товарищ Штангеев! Мы вас поздравляем с первым вылетом. А теперь скажет командир, который вас водил». Он говорит: «Благодарю тебя, что спас мне жизнь!» Я говорю: «Я ничего не знаю. Как это получилось?» Оказалось, что в тот момент, когда я пристраивался к группе и задрал нос, чтобы набрать высоту, на него «Фокке-Вульф» заходил. Он бы его сбил, но, видимо, испугался моего маневра и отвернул. Получается, что я спас командира, но сам этого не заметил. Посмеялись.

Вот так для меня началась война. В Орловско-Курской операции я сделал восемнадцать вылетов. Нам присвоили звания

старших лейтенантов и дали по «звездочке». Я уже чувствовал себя опытным летчиком. Появилась уверенность. Примерно с двадцать пятого вылета я начал водить сначала пару, а потом и звено. К концу войны я стал заместителем командира эскадрильи.

Очень тяжелые бои были под Витебском зимой 1943–1944 годов. Немцы хорошо укрепились на линии Витебск – Орша – Могилев. Наши войска прорвали оборону, но расширить прорыв им не удавалось, и получился аппендикс 5 км шириной и 15 км длиной. Я повел четверку. Приходим к линии фронта. Нас облачность прижимает до 300 метров. Это – нижняя граница, когда еще можно сбросить бомбы так, чтобы они не повредили самолет. Я захожу на цель. Огонь – страшный. Спикировал, обработал цель из пушек и пулеметов, развернулся. Бомбы еще не сбросил. На втором заходе сбросил бомбы. Немного осмелели, сделали третий заход, выходим на свою территорию. До нее оставалось минуты две лету, когда я, посмотрев влево, увидел, что в стороне идут мои экипажи, а надо мной висит «Фокке-Вульф». Ну, думаю, все, сейчас он меня срубит. Я даю форсаж, прижимаюсь к земле – иду на высоте метров десять, и он сверху, как привязанный. Я газ немножко убрал, он выскочил вперед, я опять даю форсаж, подбираю ручку и как нажал все гашетки! Он с дымком отвалил, а я пошел на свою территорию. Прилетели домой, командир полка уже поздравляет со сбитым – пришло подтверждение. Мне за этот самолет 1200 рублей дали.

Через пять или шесть вылетов в тот же район меня при выходе из атаки на высоте 650 метров подбила зенитка. Стрелок кричит: «Командир! Дырка в фюзеляже!» Чувствую – управление хрустит. Снизился на 100 метров. Впереди – лес. Я ручку на себя, а она не действует! Так мы в этот лес и врубились. Я только помню, что увидел, как полплоскости оторвало. Летчики потом говорили, что я успел по радио передать: «Прощайте, ребята!» Меня подобрал старикашка, который на лошади вывозил раненых с передовой. Я сидел без памяти в снегу метрах в пятидесяти от самолета. Видимо, при ударе меня вышвырнуло из кабины, поскольку я никогда ремнями не привязывался… Этот дед мне потом рассказывал, когда я пришел в себя: «Ты меня к себе не подпускал. Сидишь на парашюте весь в крови, в руках – пистолет, и орешь: «Не подходи!» Насилу уговорил тебя, что я – свой». Пошли, посмотрели, что с самолетом – двигатель вошел в землю, а все остальное было разбито в щепки. Стрелка нашли живого в другой стороне от самолета. Его комиссовали, и он, как мне говорили, спустя несколько месяцев умер.

Дед привез меня в медсанбат, размещавшийся в палатках, стоявших в лесу. Я его поблагодарил, и мы расстались. Я стою с

парашютом. Подошла сестричка: «Вы с фронта? Летчик? Заходите». Захожу в палатку, а там крик, шум. Хирурги бегают, что-то режут, повсюду кровь. Ужас! Она меня обмыла, подвязала недействующую руку. Я решил идти в полк. Вышел на дорогу, машина идет. Я весь в засохшей крови, йоде, с парашютом: «Возьми меня, тут полк недалеко, довези». – «У меня тяжелораненые». – «Я как-нибудь, приткнусь». – «Ладно, садись. Я тебя довезу до деревни Лианозово, оставлю у старушки. Там через лес и поле восемь километров до твоего аэродрома. Я раненых отвезу, а на следующий день тебя заберу». Старушка меня хорошо встретила, сварила мне картошки, чайку сделала. А у меня двенадцать зубов выбило, я есть не могу. Немножко погрыз картошку, когда она остыла. На следующий день приехал этот парень и повез меня на своем «Студебекере» на аэродром прямо по целине. Два с лишним часа ехали эти восемь километров, думал, застрянем в снегу. Но нет – шофер оказался отличный.

На аэродроме нас встретили. Начальник штаба сказал, что на меня уже похоронка написана. Шофера накормили, дали ему в дорогу продуктов. Неделю я полежал в полевом медсанбате, потом меня направили в Москву, поскольку рука у меня не действовала.

В Москве сделали рентгеновский снимок, который показал, что у меня треснул плечевой сустав и образовался отросток длиной три с половиной сантиметра, который мешал движению руки. Она могла действовать только в полусогнутом состоянии. Три месяца я пролежал в госпитале, старался разработать руку.

Первого мая к нам пришли шефы из Москвы. Я с одной девочкой познакомился, немножко потанцевали, она дала мне свой адрес, но больше не приходила. Через три недели профессор Петровский, который меня наблюдал, говорит: «Николай Иванович, мы тебя выписываем». – «Хорошо, будем летать». – «Что?! Летать ты не будешь. Мы тебя отстраняем от летной работы. Пойдешь в штаб ВВС, они определят, куда тебя направить». Я вышел, сел на лавочку под дерево, распечатал пакет, хотя и не имел права это делать. Прочел заключение: такой-то, такой-то, отстранен от летной работы по состоянию здоровья и направляется в ваше распоряжение. В скобках написано предложение: направить в Ивановскую область к такому-то генерал-лейтенанту адъютантом. Я эту бумажку сложил, сунул в карман. Что делать? Вспомнил про адрес той девушки и пошел к ней на Делегатскую улицу. Нашел дом, позвонил в квартиру. Открывает симпатичная дама, вроде похожа на нее. Я спрашиваю: «Рита, это ты?» – «Нет. Я мама Риты.

Проходите. Вы кто?» – «Я Николай Иванович». – «А! Она говорила о вас. Она через 20–30 минут придет». Действительно, она вскоре пришла. Я вкратце ей рассказал свою историю и попросил отвезти меня на вокзал, с тем чтобы уехать в полк. На следующий день мы поехали на Белорусский вокзал. А там! Тысячи людей, в поезд невозможно сесть! Один поезд пропустили, второй – ну невозможно сесть! Вернулись домой, на следующий день пришли пораньше, но попасть в вагон я смог, только когда они втолкнули меня в окно. Примерно неделю я добирался до своего полка. Приехал, нашел командира полка, Рубцова Виктора Михайловича, прекрасного парня. Он говорит: «Ну что, вояка? Прибыл?» – «Прибыл». – «Что будешь делать?» – «Летать». – «Где твои документы?» – «Да… есть у меня документы». – «Ладно, не ищи. У меня есть документы. Первый документ, что ты освобожден от летной работы. И второй документ есть, что тебя разыскивают как дезертира. Я доложу, что ты прибыл». Через некоторое время меня вызвали к смершевцу. Он со мной поговорил: «Ты в плену был?» – «В каком еще плену?» Рассказал ему все.

Вскоре началась операция «Багратион». За два дня полк потерял восемь экипажей. Я к Рубцову подошел: «Виктор Михайлович, я хочу летать». – «Вот ты пристал, как репей! Не могу я тебе разрешить летать, ты же освобожден от летной работы. Случись что, меня судить будут». А летчики-то в полку нужны, тем более с боевым опытом. В общем, удалось мне его уговорить слетать со мной на спарке. Рука не работает, я ее к телу прижал и в этом положении управлял самолетом. Короче говоря, я начал летать и сделал еще семьдесят пять вылетов.

Под Оршей мы с Колей Оловянниковым получили задачу на штурмовку железнодорожной станции Богушевск. Шли над лесом на высоте 150 метров. Колька говорит: «Давай высоту наберем». Только он проговорил, а тут «Юнкерс-52» прямо перед нами выскочил. Видимо, только взлетел и разворачивался на кругу. Мы оба по нему огонь открыли. Он перевернулся и прямо в лес рухнул. Набрали высоту, отбомбились, прилетаем. За этого транспортника нам дали по 1250 рублей.

А. Д. Как складывался ваш боевой день?

– Пока по нашей территории шли, жили обычно в землянках из отесанных бревен с дощатым полом, в которых стояли нары. Освещение у нас всегда было электрическое. Утром вставали часов в пять. Умывались, зубы не чистили, не до того было. Не брились – ничего еще не росло. Завтракали в столовой на аэродроме. Кормили нас отлично! Когда мы только в полк прилетели (мы же в тылу голодали), зашли в столовую – стоят

длинные столы, а на них и сало, и колбаса, и все что хочешь! Мы как набросились! Врач нам говорит: «Ребята, не ешьте так много. Лучше через час, через два придете еще».

Бывало так, что задание получали с вечера, тогда – сразу по самолетам, но обычно шли на КП эскадрильи. Там на большом столе разложена карта, с которой мы переносим ЛБС на свои карты. Командир эскадрильи или командир звена ставят задачу, которую они получили в штабе полка. Надо сказать, что чувства страха или нервозности при постановке задачи или перед вылетом я не испытывал. Страх появлялся при заходе на цель, когда видишь направленный на тебя огонь. Мозг работает, а душа трепещет и умоляет быстрее выскочить из этого ада.

Надо сказать, что у меня никаких примет или предчувствий не было. Не видел я, чтобы кто-то носил крестики или амулеты, хотя, между нами говоря, каждый человек во что-то верит, пусть не в бога, в судьбу, но во что-то верит, в надежду, в счастье.

В основном мы сидели на КП. Туда же нам приносили перекусить: бутерброды, чай… Командир говорит, допустим: «Штангеев, бери четверку и лети в этот район. Оловянников – четверкой южнее в этот район. Вылет с интервалом десять минут». Мы разбегаемся по стоянкам. У самолета всегда встречает механик: «Товарищ командир, самолет полностью готов к выполнению боевого вылета». Быстренько осмотришь слева направо. Бомбы висят – опытным летчикам по шестьсот килограммов РС вешали. Правда, мы не любили с ними летать. Во-первых, они затрудняли маневренность, снижали скорость. Во-вторых, они не очень точные. Поэтому при подходе к цели я, например, просто пускал их в сторону цели, а потом только шел бомбить.

По самодельной лесенке забрался на крыло, надел парашют. Сел в кабину, проверил ручку управления, скорость, часы, манометр. Даю команду, от винта. Запускаем мотор – никогда проблем с этим не было, а вот радио отвратительно работало. У ведущего еще, может, и ничего, а у ведомых такой шум и треск в ушах стоял – ничего не слышно! Правда, мы особо в нем и не нуждались, только дать команду: «Внимание, подходим к цели». На старте стоял дежурный, у него была рация. Он поднимает флажок, разрешает взлет.

Взлетали попарно, если позволяла площадка, а если нет – то по одному. Делаем небольшой круг, собираем группу и с набором высоты пошли на цель. До цели обычно лететь минут двадцать. В это время стараешься продумать варианты наилучшего захода на цель, чтобы бомбы сбросить не куда попало, а точно по цели. В наземных войсках был представитель из авиации с рацией. И

когда мы идем на цель, он нас наводил, информировал о воздушной обстановке. Войска обозначали передний ракетами, но мы обычно работали по фиксированным целям. Иногда нас перенацеливали, если войска быстро продвигались.

Зафотографировав цель, начинаем работать. Перед заходом я лично никогда заслонку маслорадиатора не закрывал – мотор перегреется. РС пустили. Пикируем градусов под сорок. Самолет слегка дрожит. Бомбы сбрасываем «на глазок», по своим ощущениям – из прицельных приспособлений на штурмовике были только дуги да штырьки на капотах, но мы уже так натренировались, что хорошо попадали. Если противник не очень сопротивляется, то становились в круг и штурмовали. Самое прицельное оружие на штурмовике – это пушки и пулеметы. На выходе из пикирования иногда разрешали стрелку поработать по земле, но все же его задача – прикрывать заднюю полусферу и ориентировать командира о воздушной обстановке. Так что это редко практиковалось.

Проштурмовали, отсняли результаты. Ведущий собрал группу на змейке. Летим обратно. Тут уже веселее. Прилетели, зарулили к себе на стоянку. Вылезаешь из кабины. Механику обязательно спасибо скажешь. Он спросит, какие замечания, обычно никаких не было, просто руку пожмешь. И бегом на КП. В это время фотоаппараты снимают, отправляют на проявку и дешифровку.

Доложили быстренько. И сразу, если есть задание, начинаешь готовиться к следующему вылету. В это время самолет начинают заправлять, подвешивать бомбы, заряжать пушки и пулеметы. Перекусил, выпил водички – и на задание. Когда много полетов, один за другим, по два-три вылета, то мы без еды были. Неохота. На всякий случай был хороший бортовой паек. Мы его обычно не трогали.

Я максимально делал до четырех вылетов в день. Но это тяжело и физически, и морально.

Вечером после полетов собирались в столовой. Кстати, на Орловско-Курской дуге нам за каждый вылет давали по сто грамм. Два вылета – 200 грамм. Потом такую практику отменили и давали сто грамм в конце дня, сколько бы ты вылетов ни сделал. Я в то время не пил и не курил – ребята подбирали. Папиросы, положенные мне 30 пачек в месяц, отдавал наземному экипажу – оружейнице, механику, мотористу. Я тебе скажу, что черной работы я не стеснялся. Всегда старался помогать экипажу, чем мог. Если была нелетная погода, мыл вместе со всеми самолет.

Кстати, под Смоленском у меня была симпатичная хорошая оружейница. Она все время просилась: «Командир, возьми меня с

собой в полет. Война проходит, хоть медальку дадут какую-нибудь». Я ее пять раз свозил стрелком. Ей дали медаль «За боевые заслуги». В столовой всегда кто-то играл на баяне. Вечером после ужина могли на танцы сходить или в бильярд, если была возможность.

Иногда к нам артисты приезжали. Изредка крутили кино. Но в основном после ужина шли отдыхать – вставать-то рано.

А. Д. В чем летом летали?

– Летом летали в гимнастерках и сапогах, зимой в американских меховых куртках. Вообще с обмундированием никаких проблем не было: хочешь поменять – меняй. Баня была всегда. Не знали, что такое болезнь. Болезнь – это не летать, значит, не работать. А мы все-таки находились на боевой работе. Летали иногда с орденами, а иногда и без.

А. Д. Дружили поэскадрильно или полком?

– Мы все старались держаться вместе. В период боевых действий у нас иногда и летчиков-то оставалось – по пальцам пересчитать можно. Сбивали очень много. Потом новые приходили, мы их натаскивали. Текучка была большая. Более 70 летчиков у меня на глазах погибло.

А. Д. С немцами приходилось общаться?

– Мы их не видели. Один раз только в Восточной Пруссии мы встретили две колонны пленных человек по сто. Они шли без охраны, у них было два белых флажка с надписями, что это пленные. Командир такой-то. Написано было по-русски. Вообще же крепко их ненавидели! Это был заклятый враг, который поставил своей целью разрушить нашу страну. Мы видели под Ельней, что они делали с нашими людьми. Когда мы прилетали на полевые аэродромы, к нам приходили местные, рассказывали, как они издевались над ними. Никакой жалости не испытывали. Мы знали, что нужно выполнить задание, как можно больше урона нанести немцам, чтобы быстрее закончилась эта война. Вот мы чем жили. Первые несколько дней, когда мы летали над территорией Восточной Пруссии, мы просто мстили. Нам сказал замполит, что мы подошли вплотную к логову врага и должны ему показать силу и решимость отомстить за все страдания, которые он принес нашему народу. Есть приказ Сталина: «Кровь за кровь!» Вы, летчики, должны показать свое умение. Мы пошли с Колей Оловянниковым на дорогу, по которой отступали и военные, и гражданские. Расстреляли боекомплект. Сопротивления почти не было. Решили зайти над дорогой и

рубануть винтами по головам. Но мы могли там и остаться. Запросто. Особенно когда винтом рубанули по головам. Все в крови. Надо было красить самолет. Во втором заходе я, видимо, зацепился за землю и лопасти винта согнулись. Самолет завибрировал, но продолжал лететь. Вернулись благополучно. У меня левая плоскость была вся в крови, а у Кольки в правой плоскости торчал кусок черепа. Но вообще – риск слишком большой. Я ему говорю: «Коля, что мы с тобой сделали?» Это была уже сверхшалость наша, азарт такой.

Кстати, под Аленштайном погиб прекрасный командир эскадрильи, Герой Советского Союза Юра Ивлиев. Нас в очень плохую погоду послали на разведку колонн, уходивших из Аленштайна. Вышли на дорогу – она забита танками, повозками. Высота – 250 метров, Юра по радио говорит: «Будем бомбить. Но учти, у нас сотки подвешены, так что под самую кромочку облаков подойдем, сбросим бомбы, а потом в следующем заходе будем стрелять из пушек и пулеметов. Ты, смотри, иди метрах в двухстах от меня». Зашли, бомбы сбросили хорошо – там не промахнешься. Колонны шли сплошным потоком. Делаем второй заход, он пикирует и, смотрю, – не выводит. Я кричу по радио: «Юра! Юра!», а он так до земли и пикировал и врезался в эту колонну! Я прилетел, доложил о случившемся, смершевец все записал. Через четыре дня наши войска освободили этот район, и мы поехали смотреть место его гибели. Приехали. Я удивился. Около дороги могила, обложенная камнем. Сверху лежит обгоревший парашют и Звезда Героя. По-человечески поступили. Вообще СМЕРШ смотрел за каждым из нас. Но мы, откровенно вам скажу, их не любили. Был такой случай. Полетели звеном вместе с Васей Чичканом. Там такой огонь был! Мы с первого захода сбросили бомбы, а на втором должны были цель обработать из пушек-пулеметов и уйти домой. Зашли второй раз, смотрю, Вася в сторону пошел, пошел… Я кричу: «Вася! Вася!!!» Его подбили, мотор загорелся, он выпрыгнул с парашютом. Я один раз над ним пролетел на высоте примерно 20 метров, видел, как он сел в кустарник. Прилетел домой, доложил. Вскоре меня сбили, я очутился в госпитале и вернулся в полк примерно в одно время с Васей. Вот что он рассказал. Не успел он отстегнуть парашют, как его окружили власовцы. В перестрелке его ранили и захватили в плен. Его и еще человек 15, из которых пятеро были летчики, повезли в Минск, в товарном вагоне. По дороге они выломали доски из пола и бежали. Попали к партизанам Ковпака. Там он воевал несколько месяцев, был награжден медалью. А потом попал в ручки нашим «соответствующим органам». Как он говорил, издевались над ним страшно! Я не буду пересказывать

те ужасы, о которых он рассказывал. Тем не менее его освободили и направили в полк. Он начал летать, но смершевец месяца два пытался меня заставить писать на него еженедельные доносы: с кем, о чем он говорил, как к немцам относится и т. д. Я ему сразу сказал, что этим заниматься не буду, поскольку верю Васе.

А. Д. По своим попадали?

– У меня такого не было.

А. Д. Замполит у вас в полку был летающий?

– Он был летчик, но в основном занимался тем, что сводки читал, беседы проводил: «Не забывайте, что вы являетесь представителями нашего государства на переднем крае борьбы с врагом! Уничтожаете врага, защищаете нашу Родину!» Мы и без него все это знали. С ним тесного контакта не было, особенно когда шли боевые действия. Когда дают задание, он тоже присутствует, но какие я мог задать ему вопросы, если он со мной не летает?

Вообще начальство старалось летать поменьше. Южнее Марьянвердера стоял один городишко, там была крепость. Наши войска ушли вперед на 25 км, оставив в тылу немецкий гарнизон. Летчикам туда летать не давали. Летали замполиты, командиры полков, чтобы набрать вылеты. Там же все просто – взлетел, спикировал, бомбы сбросили и назад. Они туда дней десять летали – набирали боевые вылеты, а под это соответственно и ордена. Нам за ордена платили деньги. У меня три ордена Боевого Красного Знамени. Так за каждый боевой орден я получал 20 рублей, а за орден Отечественной войны и Красной Звезды – по 15 рублей.

А. Д. Как вы лично относились к потерям боевых товарищей?

– Жалко ребят, конечно. Вот помню, у меня был такой случай. Полетели на Богушевск с Володей Белоноговым – москвич, парень красивый! Хорошо отбомбились. Он немного круто спикировал и вывел самолет на ста метрах. Когда прилетели, я его пожурил, он шлем снимает, а голова – седая наполовину. Смотрю на него и думаю, как ему сказать? Пришли на КП, командир полка вызвал врача. Тот пришел, спросил, как себя чувствует, померил ему давление. Мы с ним сделали десять вылетов, а потом он погиб над этим чертовым Богушевском. Он у нас столько летчиков забрал… С личными вещами погибших что делали? Направляли в военкоматы по месту жительства.

А. Д. Истребители всегда прикрывали?

– Не всегда. Но у нас уже были свои полки истребителей. Мы редко с ними встречались. Они хорошо нас прикрывали.

А. Д. Случаи трусости в полку были? Отказался от боевого вылета, сказавшись, что болен. Или выйти из строя, отбомбиться в сторону.

– Нет, нет, нет. Это – боже упаси. Что вы? Таких случаев не было. Я с этим не сталкивался. У нас хороший полк был. Командир полка хороший был. Единственно, был случай, но это когда у нас уже стал другой начальник штаба и другой командир полка, в Польше. Однажды выстроили весь полк, и представители НКВД сорвали погоны у командира полка Семенова и начальника штаба полка Киржнера. Что они делали? Они забирали все ордена и медали, которые давали поляки для награждения наших летчиков, и делили их между собой. Нам никто наград не давал. Как-то их разоблачили. После этого мы больше никого из них не видели. Где они, куда их спрятали? Осудили, наверное… Вот такой случай в нашем полку был. А случаев трусости летчиков я не знаю.

А. Д. Присылали к вам штрафниками стрелков?

– Нет. Был у нас один штрафник, летчик Зинин. Летал он замечательно! Его к нам, под Марьянвердер, прислали из другого полка. Мы сначала не знали, что он летчик, и у нас – как штрафник. Где он провинился, как – неизвестно. Он был очень гордый, самолюбивый, но летал замечательно. Уже в нашем полку он получил звание Героя.

А. Д. Все говорят, что самое тяжелое бомбить аэродромы. Вам приходилось?

– Конечно. Под Брянском. Знаете, как получилось? Мы полетели за Брянск, там была группировка. В лесу стояло много танков. Нам сказали: вдарить по этим танкам. Подлетаем – танков нет! Командир принимает решение спуститься ниже. Спустились. Смотрим, стоят. Мы зашли, сбросили туда бомбы, сфотографировали, вроде все нормально. Выходим – твою мать! С другой стороны – аэродром! Самолеты стоят. А мы – на низкой высоте. Немцы тоже не ожидали нас увидеть. Мы, конечно, форсажик дали. Отлетели. Коля Оловянников предложил: давай, пройдемся по самолетам. Подальше отошли, полубреющий полет, и – стреляем прямо по самолетам. Мы их видели. Сколько вывели из строя, не знаем. Во всяком случае, налет сделали. Прилетели, доложили. Быстро скомплектовали эскадрилью, но мы уже не

участвовали. Нам приказали отдыхать. Что они там сделали, не знаю. А вообще, аэродромы были защищены прилично.

А. Д. Что вы можете сказать об Ил-2 как летчик?

– Машина, конечно, не маневренная, но очень живучая. Самолет сохранял устойчивость в полете, даже имея серьезные повреждения. Обзор из кабины был отличный, да и сама кабина была просторная. Кстати, после Ил-2 Ил-10 не любили – тяжелый и сложный в управлении.

Свой сотый боевой вылет я сделал четверкой из района Марьянвердер Мариенбурга на Гдыню. В полку была такая традиция – встречать летчика с сотого вылета ракетами. Когда отбомбились, прилетели, командир полка построил эскадрилью, объявил благодарность и зачитал приказ о представлении меня к званию Героя Советского Союза. Однако эту награду я так и не получил, хотя еще сорок два раза летал на боевое задание.

7 мая 1945 года командир полка объявил: «Ребята, война окончена! Победа!» Все стреляют, выпивка рекой! А на следующий день в 6 часов утра объявляют тревогу. Мы быстро поднялись, оделись и – на аэродром. Полк построился, командир полка стоит с представителем командования дивизии: «Дорогие летчики! Командующий Четвертой Воздушной армией поздравляет вас с окончанием войны! Победа! Желает вам счастья, здоровья. Вы знаете, что в бухте Сванемюнде скопилась и не сдается эскадра фашистских кораблей. Командование просит вас сделать один дивизионный вылет. Я не могу никому приказывать, кто в состоянии сделать этот вылет, прошу – шаг вперед». Все летчики сделали шаг вперед. С дивизии собрали 32 самолета, которые повел заместитель командира дивизии. Чичканы в полном составе взлетели. Погода была прекрасная, шли мы на высоте 800 метров. Не долетая до Сванемюнде, видим заградительный огонь. Командир принял решение отвернуть вправо и уйти в море. Зашли далеко, набрали высоту 3000 метров. Развернулись и планируем на бухту. В одном заходе все выложили и пошли домой на высоте метров десять. Пришли, сели. Победа, радоваться надо, а техник стоит грустный. «Что такое?» – «Вы знаете, с этого вылета два экипажа из соседнего полка не вернулись…» Вот ты мне скажи, в чем был смысл посылать нас? Мы же не бомбардировщики, что мы могли сделать против боевых кораблей?! А четыре человека погибли…

А потом началась мирная жизнь. Стали переучиваться на Ил-10, вывозить пополнение. В полк стали приезжать жены техников и летчиков постарше. Чичканы решили – давай и мы женимся! Пойдем к командиру, чтобы он отпустил нас в отпуск.

Как сейчас помню: 25 декабря 1946 года мы к нему заходим, объясняем суть дела: «Хорошо, отпущу только одного». Я говорю: «Колька, Герой – ты, и езжай ты. Я тебе дам московский адрес Риты (мы с ней немного переписывались). Придешь и скажешь: «Если ты хочешь соединить с ним жизнь, он делает тебе предложение». Если она согласится, то вот тебе мое офицерское удостоверение, пойдите и распишитесь». Он так и сделал. Когда он пришел к ним в дом, там была Рита и две ее подружки. Он потом рассказывал: «Я вошел, представился: «Николай Оловянников от Коли Штангеева. Давайте по-военному: где Рита?» – «Я». – «Коля предлагает тебе выйти за него замуж». Мать, которая стояла рядом, говорит: «Конечно, хочет она». Рита согласилась и спрашивает: «А вы женаты?» Он отвечает: «Не женат. Но тоже буду жениться вот на этой девушке, если она согласится». Та соглашается. Что он делает? 6 января в одном районе расписывается с моей Ритой по моему удостоверению, а 7-го в другом районе – со своей. Через границу обеих провезли, спрятав их в чехлы для самолетов – никого же не пускали. Вася Чичкан женился на девушке из БАО. Свадьбу сыграли и стали жить-поживать. Первыми у нас должны быть сыновья. Так и было. У каждого родился первый сын. И сыновей называем Сашами. Александр – церковное имя. У меня сын Саша.

Романов Михаил Яковлевич

В 1938 г. я окончил Бодянскую неполную среднюю школу и поступил учиться в рабфак в городе Зареченске. Одновременно с учебой на рабфаке я стал посещать занятия в аэроклубе. На всю жизнь я запомнил свой первый ознакомительный полет на У-2.

Это было 23 февраля 1939 года. Мне шел семнадцатый год. Помню, день был солнечный, дул легкий южный ветерок. На аэродром пришли пешком. Все мы были возбуждены. Еще бы! Первый раз подняться в воздух! У-2 стоял уже на старте. Полетел первый курсант с инструктором, затем – второй. Наконец наступила и моя очередь. Надеваю шлем, меховые краги, сажусь в заднюю кабину, пристегиваюсь ремнями к сиденью, спускаю со лба на глаза летные очки, докладываю инструктору: «Курсант Романов готов к полету». Держусь за ручку, не вмешиваясь в управление самолетом. Инструктор дал сектор газа вперед, прожег свечи на больших оборотах мотора. Убрал газ на четверть минуты и, дав знак державшим за плоскости курсантам «отпустить самолет», движением сектора газа вперед вывел мотор на максимальный взлетный режим. Самолет незаметно тронулся с места и поехал на лыжах по снегу. Первое впечатление было такое, словно ехали на санях. Но скорость все возрастала, и вот самолет, оторвавшись от земли, уже висит в воздухе. Мне и радостно и страшновато как-то. Под нами мелькнул неглубокий овраг, через который мы шли на аэродром. Справа показался лес. Вдруг совершенно неожиданно самолет «провалился» на несколько метров вниз. Мое тело на секунду отделилось от сиденья. Непроизвольно я ахнул и со страху вцепился в борта кабины обеими руками, бросив управление. После «падения» в яму самолет резко взмыл вверх, и меня прижало к сиденью. Придя в себя, я вновь взялся за ручку. Полет проходил на высоте 450–500 метров. С каждой минутой я чувствовал себя увереннее. Чувство страха отступило. Когда пролетели километров 10–15, инструктор приказал мне взять управление самолетом в свои руки. От волнения даже чуточку закружилась голова. Самолет у меня сваливался то вправо, то влево, то вдруг поднимал нос выше горизонта. Никак не удавалось уравновесить его в горизонтальном полете. Словом, первый блин вышел комом. Инструктор позволил мне управлять самолетом, как и полагалось по программе, около трех минут, чтобы я смог его почувствовать в воздухе, в полете. Ознакомительный полет выполнялся по большой «коробочке» около 10–12 минут. После четвертого разворота стали планировать вниз, на посадку. Этот полет мне запомнился во всех деталях на всю жизнь. Что касается первого самостоятельного полета, то он проходил без особых ощущений и мало чем отличался от учебных полетов с инструктором. К этому времени я привык к самолету, освоился в воздухе и уже не пугался всяких «случайностей». Летное дело давалось мне сравнительно легко. Отметки по технике пилотирования были в основном отличные. Довольно быстро освоил фигуры высшего

пилотажа в зоне: виражи, «восьмерки», боевые развороты, петлю Нестерова, переворот через крыло, срыв в штопор, штопор и выход из него, горки, пикирование.

Государственные экзамены принимали командиры-летчики из военного летного училища. С каждым из нас они летали в зону, проверяли технику пилотирования по всем правилам. Я сдал экзамены на «отлично». В начале июня 1940 года, окончив 9-й класс, поехал учиться в военную летную школу. Сначала прошел курс молодого бойца (три месяца), а еще через девять месяцев нас выпустили, присвоив звание сержант. В сентябре 41-го я был зачислен слушателем Краснодарского объединенного военного авиационного училища. В училище тогда самолетов совсем не было. Однажды только помню – пригнали один СБ с фронта с пробоинами. Училище было объединенное, поскольку учили в нем пилотов, штурманов и стрелков-радистов для экипажей и командиров авиационного звена. Нашу группу, человек сто, готовили на командиров звеньев. Однажды осенней ночью немцы бомбили училище, одна бомба попала в столовую, но никого не убило.

После бомбежки мы перебрались жить в землянки. С наступлением холодов нашу эскадрилью переселили в станицу Новомышанскую. Здесь мы помогали убирать урожай с полей. Там же узнали весть о разгроме немцев под Москвой – прыгали, радовались. Всю зиму мы там проучились, а в начале мая отправились пешим ходом в Краснодар, а оттуда в эшелоне в Закавказье, в район города Агдам. Летать там нам не пришлось. Только один раз удалось на УТ-2 по маршруту полетать. Занимались в основном «теркой»: через день – на ремень, через два – на кухню. В феврале 1943 года перевезли нас в другой поселочек, разместили в глинобитных домиках. Сначала изучали по чертежам самолеты Пе-2. А к весне у нас появились четыре одноместных самолета Ил-2, которые пригнали нам из Куйбышева. Очень нам они понравились – формы такие. Гладили их – вот полетать бы! Но полетать и там не пришлось. Немцев выгнали с Северного Кавказа, и нас в июне перевели в Грозный. Вот там, войдя в состав группы из одиннадцати человек, я начал летать. Курс обучения – взлет, посадка, по коробочке, боевое применение, полеты на полигон, стрельба по наземным целям, по воздушным целям (другой самолет конус возил), бомбометание, по маршруту летали парами в Моздок. Полный курс обучения мы закончили в сентябре. Нам присвоили звание лейтенантов и отправили на фронт. Дорога до него заняла почти полгода. Боевое крещение я принял в составе 565-го ШАП 224-й штурмовой авиадивизии в Проскуров-Черновицкой операции.

Первые два боевых вылета я совершил в паре с командиром звена Ваней Ромашовым. Облачность была низкая, поэтому штурмовики в эти дни действовали как свободные охотники. Могу сказать, что «видеть землю» я начал с первого же вылета. Я видел, как Ваня снарядами 37-миллиметровой пушки сжег автомашину и танк. Я пикирую за ним, стреляю в грузовик с пушкой на прицепе и промазываю, потому что коленки ходуном ходят от страха. После задания вернулся – вся спина мокрая. Два вылета я сделал с мандражом, а потом все прошло. На пятом вылете меня хорошенько потрепали. При том что за всю войну я никогда не испытывал предчувствий. А тут, утром 30 марта, мы пришли на аэродром и – быстрее в землянку для летчиков, где стояли нары, устеленные соломой, которые назывались «плацкарта», добрать, как тогда говорили, «минуток шестьсот». И снится мне, что напала на меня собака и, сволочь такая, порвала мои галифе в ленты. Разбудила меня команда дежурного по КП: «Летчиков второй эскадрильи вызывает командир полка!» Подполковник Владимиров коротко объяснил боевой приказ: «Танковые части противника, стремясь выйти из окружения, ведут наступление на позиции наших наземных войск северо-восточнее города Каменец-Подольска. Командир дивизии приказал нанести по этим танкам бомбоштурмовой удар. Первую группу в шесть самолетов поведет заместитель командира эскадрильи лейтенант Мокин. В группу включить летчиков: Огурцова, Ромашова, Курганова, Романова и Гутова».

Как выбиралась шестерка из состава эскадрильи? Обычно штатный состав не нарушался. Первое звено – звено управления эскадрильи. В него входит командир эскадрильи с ведущим рядовым летчиком и старший летчик со своим ведомым. Второе звено – заместителя командира эскадрильи такого же состава, и третье звено ведет командир звена. Это железный закон, он обычно не нарушался. И только тогда, когда в полку оставалось вместо 45 самолетов всего 10–15, командир полка нарушал этот порядок и назначал летчиков в зависимости от сложности цели. Если цель была защищена очень здорово зенитной артиллерией или много в воздухе было истребителей противника, то в этом случае на эти оставшиеся самолеты командир полка сам набирал людей. Что говорить, туда, где били со страшной силой и откуда не возвращались, охотников лететь было мало. Никто не рвался, но и не отказывался. Сказали надо – значит, надо. А не полетел, так топай в землянку спать – сейчас не полетел, так на следующий вылет тебя назначат. Никто не завидует ни улетевшим, ни оставшимся.

Какая мотивация была? О наградах никто не думал и только

один раз у нас был о них разговор под Шаталой, рядом с Каменец-Подольском. Там сбили почти всю третью эскадрилью и мы сидели грустные за ужином. Помню кто-то спросил меня: «Что бы ты хотел, Миша, когда закончится война?» – «Хотел бы, может, медаль какую получить или орденишко» (тогда наград у меня еще не было, орден Красной Звезды давали за 11 боевых вылетов). – «А для чего он тебе?» – «Когда закончится война, спросят: «А ты был на фронте?». Я отвечу, что да, был, воевал, вот наградили». Никогда больше эта тема в разговоре не всплывала и никто не завидовал. А воевали мы потому, что надо было разбить, как мы его называли, бандита, этого вражину, который сжег наши города, угнал много населения в плен, убил очень многих наших братьев и сестер. Уничтожить во что бы то ни стало.

А. Д. Когда появилась обида летчиков, сделавших достаточно вылетов для присвоения звания Героя Советского Союза и не получивших его?

– Во время войны таких разговоров не было. А уже после войны, когда собирались ветераны, эта обида стала чувствоваться. Некоторые даже не выдержали. Был у нас Женька Новиков, он к концу войны сделал около 200 боевых вылетов. Он был первым в полку, на кого подали материал на присвоение звания Героя Советского Союза. А он, дурак, узнал об этом через девчонок, что на него послали документы, и сразу загордился. Он считал уже себя героем. Стояли мы тогда в Польше. В столовой повздорил с начальником БАО, майором, что, мол, он кормит нас плохо, и ударил его по лицу кулаком. Майор доложил об этом. И Женькин материал на звание Героя вернули. А после войны он спился.

Так вот, свободные от вылета летчики пошли спать дальше. А мы стали готовиться: наносить на карту линию боевого соприкосновения, прокладывать маршрут, рассчитывать время, проставлять расстояние и обратный курс, номера целей, запоминали позывные. Вот тут чувство страха накатывало. Линию чертишь, а карандаш пляшет в руке. Каждый внутренне напряжен – всем жить хотелось. Подготовились и бегом к самолету. Пока бежишь – две папироски выкуришь. Сел в кабину, настроился, приготовился и тут уже все – успокоился. Взлет! Я должен был идти ведущим последней пары, но ведомый, младший лейтенант Гутов, не сумел взлететь с аэродрома – брызги грязи буквально залепили фонарь его машины, и я оказался замыкающим группы. Взлетел, уже совсем спокоен, уже не думаешь, что тебя убьют или еще чего. «Топаем» по курсу впятером… Минут через двадцать пять среди леса заблестел Днестр. Под нами Каменец-Подольский – большой город со старой крепостью. Заработали зенитные

батареи противника. Заградительный огонь был настолько плотным, разрывов снарядов было так много, что, казалось, нам не пройти, всех перебьют. Ведущий с левого разворота зашел на цель. Пока все было благополучно. Хорошо видно, как внизу по черному полю ползут в боевом порядке бронированные коробки – немецкие танки – и на ходу стреляют по нашим войскам. Мы пикируем на них, одновременно ведя огонь реактивными снарядами и из пушек. Вот загорелся один, второй, третий танк. С малой высоты сбросили ПТАБы. Сбросив бомбы, вывожу штурмовик из пикирования и вижу, что параллельно оси самолета проносится трассирующая очередь снарядов. «Мессер»?! Он! Воздушный стрелок Карп Краснопеев кричит: «Командир, «шмитт» в хвосте!» Я слышу, как застучал его пулемет, и одновременно почувствовал удары снарядов по самолету. «Мессер» задымил и, словно споткнувшись о невидимое препятствие, пошел вниз, к земле, а мой штурмовик начало сильно трясти. Как выяснилось уже на земле, снарядом отбило кусок лопасти винта, а в центроплане зияли дыры. Кроме того, в киль попал один снаряд, оба колеса были пробиты, трубки прибора скорости и выпуска шасси перебило. К тому же оказалась сорвана часть обшивки крыла. Самолет потерял скорость и маневренность, поэтому я сразу отстал от группы. Обратный полет на свой аэродром в течение примерно шести минут должен был проходить над территорией окруженного противника, то есть при вероятном обстреле зенитной артиллерией и возможности повторного нападения немецких истребителей. Набрал высоту – спрятался в облаках. Вышел из них над своей территорией, городом Проскуров. Самолет был сильно поврежден и плохо слушался рулей управления. Напрягая последние силы, выпускаю шасси аварийной лебедкой. Захожу на посадку. Перед выравниванием, во избежание при посадке случайного пожара, выключаю мотор. Самолет задевает землю гранями реборд, на которые одевается резина, и вновь идет вверх, второй раз касается земли уже жестче и вновь «козлит». Потом плюхается еще раз, глубоко пропахивает мокрую землю и останавливается. Вижу, бегут к самолету все летчики и техники полка. Подходит командир эскадрильи капитан Дахновский, обнимает и говорит: «А тебя уже похоронили. Летчики доложили, что твой Ил сбит над целью истребителем противника. Ну, молодец, что прилетел!»

После завершения Проскуров-Черновицкой операции началась подготовка к Львовско-Сандомирской. В это время мы летали на разведку обороны противника. Вылеты сложны были тем, что летали без истребительного прикрытия. Напарником у

меня были или Колодин, или Сережка Плетень. Летали только на бреющем, в десяти-пятнадцати метрах от земли. Линию фронта перелетишь, по тебе постреляют, а дальше уже спокойно. Главное – курс менять, иначе перехватят, и, конечно, режим радиомолчания соблюдать. А остальные в это время играли в волейбол, отдыхали. Сто грамм давали только разведчикам. Остальные сами изыскивали. Если достанут, выпьют, а не достанут, то и тем довольны, что живы, не убиты.

14 июля 1944 года началась Львовская операция. Подъем объявили еще затемно. Летчики эскадрильи, кроме командира эскадрильи, который всегда жил отдельно, спали в одной хате. Быстро умылись. Ну, как умылись? Умывальников не было, поливали друг другу из ковша. Кому надо было бриться, тот это делал с вечера. Надели комбинезон или гимнастерку, планшет – на все не больше пяти минут, и на полуторку.

В этот день мы не завтракали. Еще затемно подъехали к КП полка. Командир полка всех летчиков собрал: «Получен боевой приказ от командира дивизии нанести сегодня штурмовой удар по целям западнее Тернополя. Наши войска пойдут в наступление. Быстро уточните линию фронта и номера целей. Наша цель вот такая-то. Ждите приказа на вылет. Условный сигнал – красная ракета». На этом постановка задачи закончилась, и мы разошлись готовиться. Буквально через несколько минут – ракета, и мы бегом по самолетам. Стрелок уже сидел в кабине. У самолета меня встретил механик, доложил: «Товарищ командир, самолет к полету готов. Подвешены такие-то бомбы мгновенного действия». Бегло осмотрел самолет. Забрался на плоскость, механик помог надеть парашют и сел в кабину. Опробовал рули, проверил приборы и жду команды к запуску моторов. Ракета. Запустил мотор, прогрел двигатель. Я был командиром авиационного звена – в подчинении три летчика, три самолета, стоящих рядом в капонирах. Начинается перекличка, проверяем готовность каждого к взлету просто поднятием руки. Сначала мы это делали по радио, но потом мы узнали, что немцы перехватывают наши переклички, и мы просто стали поднимать руки над кабиной, что означало: «Готов!» Все готовы. Выруливаем на старт. Полк выстраивается четверками. Первая четверка, звено управления, командир полка и его заместители. За ними первая эскадрилья – 12 самолетов, тоже выстраиваются четверками. Затем вторая и третья. Взлетали четверками с промежутком полминуты. В течение двух-трех минут весь полк в воздухе. Встали на большой круг, чтобы набрать около тысячи метров. По большой коробочке, и вышли на исходный пункт маршрута – городок Гусятин. С исходного пункта маршрута полк брал курс на

Тернополь. От Гусятина до Тернополя лететь примерно десять минут. Надо сказать, я впервые видел, как полк выходил на задание. Это грандиозное зрелище! Десять четверок, идущих на расстоянии трехсот метров друг от друга, каждая из которых в правом пеленге занимает примерно сто – сто пятьдесят метров по фронту. Возникло ощущение всемогущества и превосходства над противником. Так мы подошли к воротам: в десяти километрах северо-западнее Тернополя на большом поле выложена белая стрела, а около нее горела цветная дымовая шашка. Разворачиваемся влево и берем курс в соответствии с указанием этой стрелы. После ворот перевернул планшет с картой – то была пятикилометровка, а на другой стороне километровка, на которой каждый кустик нарисован. Пролетели минуты три-четыре и видим картину. На земле сплошной пожар, своим контуром четко повторяющий линию фронта. Подходим ближе. Это я рассказываю долго, в воздухе все идет быстро. Выше нас «Бостоны» сыпят бомбы, и кажется, что прямо на нас. Ниже мы работаем. Между нами наши и немецкие истребители. Две воздушные армии работали! Там был просто кошмар! Перед нами сплошная завеса разрывов зенитных снарядов и огненные змеи малокалиберной ЗА. Ну, думаю, все! Всех нас сейчас перебьют. Невозможно через такой огонь пройти. Но после первого ощущения страха возникло другое, какое-то отрешенное состояние: «Убьют, значит, убьют». Доходим до цели, командир полка четверкой пошел в пикирование. Удар. За ним вторая четверка, третья четверка и так четверка за четверкой, эскадрилья за эскадрильей, все на эту цель. Спикировали. Сначала восемь штук реактивных снарядов пустил. Потом пушки и пулеметы, а пушки были подвесные, 37-миллиметровые, на выходе бомбы сбросил. Над целью мы потеряли Николая Курганова. Еще несколько самолетов перетянули линию фронта и плюхнулись на живот. Среди них Колька Огурцов со стрелком Канунниковым. Развернулись на сто восемьдесят градусов и пошли домой. Тут уже такое благодушное, кстати, самое опасное, состояние, которое послужило причиной гибели многих летчиков.

Прилетели мы домой. Вылез из кабины. Механик принял самолет. В этом вылете замечаний по работе самолета не было, а так, если они были, то он их отмечал в специальном журнале, где также делал отметки о проведенных работах, налете, моторесурсе двигателя. Тут же весь наземный расчет включается в работу: заправить самолет бензином, маслом, водой, бомбы подвесить, пушки и пулеметы зарядить, приборы проверить. Какие у меня были взаимоотношения с механиком? У меня их несколько было. Ведь они прикреплены к самолетам, а если летчика повышают в

должности, то его переводят на другую машину с другим механиком. Так что были у меня и деловые, и дружеские взаимоотношения. Механики любили летчиков. Мне мой первый механик, Смирнов, еще в Подмосковье, когда я только прибыл в полк, подарил кинжал, в плексигласовую рукоятку которого была вмонтирована фотокарточка моей дальней родственницы. Этот кинжал стал моим талисманом, с которым я летал на все задания. После войны я ударил им по какой-то деревяшке и он сломался – проржавел насквозь. Поэтому применить я его в случае чего не смог бы, так – игрушка.

После вылета пообедали. Обед, который обычно состоял из трех блюд, привозили прямо на аэродром, там стоял дощатый столик и лавочки. Аппетита, когда ты находишься в нервном напряжении, нет, но есть-то надо. И после обеда делали второй вылет уже шестеркой по другой цели. Честно говоря, он у меня в памяти не отложился.

Отбой играли, когда начинало темнеть. Тут уже все идут в столовую, в которой ужин подавали официантки. Летчики питались отдельно, а стрелки и техники отдельно. Сначала обязательно закуску, квашеную или посыпанную капусту, или салат. На второе обычно плов, а на третье чай. Под закуску по сто грамм фронтовых. Когда шли по Украине, то к ним присовокупляли «Марию Демченко», так у нас звали местную самогонку, поскольку сто грамм мало. А так слетает Миша Пущин на По-2 на какой-нибудь местный спиртзавод, бидон привезет и на весь полк хватает. Физической усталости я не ощущал, мне же всего двадцать два года было, а вот нервное напряжение к концу боевого дня приводило к появлению ощущения опустошенности. А когда выпьешь сто грамм, то оно проходило, сменяясь бодростью и весельем: песни пели (особенно любили «Землянку»), иногда плясали. Но когда кого-то сбивали, то в эскадрилье общее уныние было, причем не напускное. Ведь каждый думал, что это он мог погибнуть… Поминали, конечно, но не сразу, а через три дня – много было случаев, когда сбитые экипажи возвращались. Три дня обязательно воздерживались, потом поднимали стакан за помин души. Ну вот попели и разошлись спать. Если завтра летать – никаких танцев, все спать. Когда боевая работа идет, тут не до танцев. Каждый только думает, будет он жить завтра или нет. Эта мысль постоянно преследовала, а вот какого-то перехода от мирной жизни на аэродроме к боевой обстановке над линией фронта я не испытывал.

Конечно, у летчиков в такой нервной обстановке бывали и срывы. Был у нас молодой летчик Сац Алексей Свиридович,

который до этого летал на По-2, а потом переучился на Ил-2. Он все горячился, говорил: «Полечу, я задам этим немцам, я их на пушки нанижу, провезу на аэродром живьем!» Такой барон Мюнхгаузен полкового масштаба. А в первом же боевом вылете нервы у него не выдержали. Он начал индивидуально маневрировать, то вверх бросит самолет, то оттуда падает камнем вниз. Того и гляди, что столкнется с другим самолетом. Строй поломался – никому не хочется по дури погибнуть. Потом он как рванул в сторону и подул на северо-восток. Нам надо влево на юго-запад поворачивать, а он вправо повернул. Что делать? Ведущим у него был Сережка Плетень. Дал команду: «Плетень, догоняй Саца и возврати его». Плетень отрывается, догоняет Саца. Встал перед ним, покачал крыльями – следуй за мной – и привел его. Но они уже в общем строю не смогли бить по цели, работали отдельно. Мы не стали докладывать командиру полка, а вечером летчики его взяли в оборот. Он на колени упал и давай прощения просить. Простили, поскольку понимали, что сорвался человек. Потом он воевал отлично – три ордена Боевого Красного Знамени заработал.

На второй день операции, 15 июля 1944-го, меня здорово потрепали. Я вел вторую четверку в составе восьмерки на штурмовку танков в районе станции Плугов. При выходе из атаки в самолет попало сразу несколько зенитных снарядов. Бронебойный снаряд пробил лобовое бронестекло кабины, прошел в нескольких сантиметрах над головой, пробил броню фонаря и ушел. Чуть ниже – и не сидели бы с тобой. Осколки бронестекла впились мне в лицо, кровь полилась на гимнастерку. Были повреждены плоскости самолета, открылись люки патронных ящиков, из них вывалились и повисли пулеметные и снарядные ленты. Самолет еще летит, но еле-еле, еле слушается рулей. Лечу по интуиции. Группа ушла. Я кое-как дотянул до аэродрома Турголице. Сел. Санитарная машина подъехала, и девочки-санитарки пинцетом вытаскивали осколки стекла. Вечером на По-2 я прилетел на свой аэродром Ольховцы и узнал, что погиб наш командир эскадрильи, любимец полка, старший лейтенант Володя Мокин вместе со стрелком Валей Щигорцевой. Боевая дивчина была, награжденная орденом Красного Знамени и орденом Красной Звезды. Вот так закончился второй день.

Война переместилась в Карпаты. 7 октября 1944 года мне с группой пришлось сделать два боевых вылета в район населенного пункта Смольник в районе перевала Русский. Второй вылет около пяти часов дня делали шестеркой. При подходе с севера к Цисне, где в то время находился авиационный пункт управления, я запросил разрешение нанести штурмовой удар по

заданной цели. В ответ слышу по радио: «Мотор-3», наносить удар по этой цели запрещаю. Возьмите курс 212 градусов и летите в распоряжение «Пули-1». Я ответил, что понял и иду в распоряжение «Пули-1». Через несколько минут меня запросила «Пуля-1» и стала наводить на цель: «Идите прямо. Разворот влево на 90 градусов. Достаточно. Цель перед вами. Опушка леса на вершине горы. Оттуда сильно стреляют по нашей пехоте. Атакуйте!» Вошел в пикирование. Видны артиллерийско-минометные позиции, автомашины, солдаты и офицеры врага. Прицелился, выпустил пару реактивных снарядов, затем дал длинную очередь из пушек и пулеметов. Вывел на 400 метров и сбросил бомбы. Наводчик подтвердил попадание. Делаю левый разворот, быстро набираю высоту и становлюсь в хвост последнему самолету. Группа за 30 секунд встала в круг над целью для повторных заходов с интервалом между самолетами 300 метров. Встав на боевой курс, снова пикирую с высоты 1900 метров на цель. Выпускаю два реактивных снаряда, стреляю из пушек и пулеметов. После восьмого захода просил у «Земли» разрешение идти домой. Однако офицер радионаведения передает просьбу наземного командования сделать еще несколько заходов. Я передал, что кончились боеприпасы: «Все равно. Сделайте еще пару заходов холостых. Пехота атакует позиции врага». Только после одиннадцатого захода с земли передали благодарность и отпустили домой.

Вообще количество заходов на цель зависит от противодействия и от построения. Например, всем полком несколько заходов делать нельзя. Обычно несколько заходов делали группой до 10 самолетов, максимум до 12. Если зенитный обстрел недостаточно сильный, средний или чуть-чуть стреляют, тогда делаешь больше заходов. Вот здесь почти не стреляли, потому и крутились до тех пор, пока не израсходовали все боеприпасы, а потом еще и вхолостую заходили. Причем на выходе из пикирования, если обстановка в воздухе позволяла, то давали стрелку работать по наземным целям. Если предупреждают с земли, что в воздухе истребители противника, боже упаси стрелку расходовать свой запас – он его должен оставить на случай отражения атаки истребителей. Поработали, и ведущий собирает группу на «змейке». Обратно летим опять же пеленгом. Однако в этом вылете на «змейке» мой ведомый младший лейтенант Блудов, который был, очевидно, ранен, отрубил мне хвост винтом. Я успел дать команду стрелку Карпу Краснопееву: «Прыгай!» Бросил штурвал. Самолет в это время уже вошел в правый плоский штопор. Левой рукой откинул назад фонарь. Он застопорился, а то если не застопоришь, он может

скользнуть вперед и отрубить тебе голову. Рассуждать некогда, самолет-то уже падает без хвоста. Я сообразил, взялся за кольцо парашюта, чтобы потом его не искать. Перевалился через правый борт кабины и ногами от левого борта кабины оттолкнулся в сторону вращения самолета (этому нас учили – если придется когда прыгать в штопоре, обязательно прыгайте в сторону вращения, а не в обратную, иначе зарубит винтом). Парашют раскрылся на высоте 100 метров. Я приземлился в центре небольшой поляны на вершине горы 1086, находившейся в трех километрах северо-западнее Русского перевала. Все произошло в течение десяти секунд, и что меня поразило – это тишина вокруг… Под горой проходила дорога, по которой шел поток техники: автомашины, солдаты, артиллерия, танки. Я увидел, как из-под горы в мою сторону направляются два пехотинца с лошадью в поводу. Я не знал, на чьей территории нахожусь, поэтому парашют собрал, в кусты отнес, и сам в кусты спрятался. Они подошли ближе, и я разглядел звездочки на шапках. Вылез из кустов, поздоровались и стали искать самолет. Нашли его в 50 метрах от места моего приземления. Он лежал между сломанными деревьями на краю обрыва. Мотор оторвался и висел над пропастью. Кабина летчика была сплюснута оторвавшейся приборной доской. Фонарь задней кабины был открыт. В кабине, уронив голову на грудь, лежал погибший Карп. Пехотинцы вытащили его из кабины, положили на лошадь и спустились вниз, к дороге. У дороги его и похоронили, дав салют. Надо сказать, что я был в шоке. Погиб Краснопеев, с которым мы сделали больше полусотни вылетов, погибли летчик Блудов и воздушный стрелок Попов. Их самолет после столкновения сначала перевернулся на спину, а потом вошел в отвесное пикирование, упал на землю и сгорел. Меня отправили на машине «Виллис» в Цисну, авиационный пункт управления, который направлял нас на цель, километров 8. Мое состояние было тяжелое… чумное. У них я заночевал, а на другой день отправили в штаб армии. А из штаба армии – домой. В Перемышле мы стояли. Вот так…

За год и два месяца я успел сделать 130 боевых вылетов, в основном в качестве ведущего групп. За успешное выполнение заданий командования мне было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». И кроме этого награжден тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, орденом Красной Звезды и десятью медалями.

Бегельдинов Талгат Якубекович

Когда на фронт приехал дважды Герой Советского Союза Михаил Одинцов, он, тогда замкомэска, и комэск Пошивальников меня спрашивают: «Ты сколько налета имеешь?» – «11 часов». – «Не густо… а летать-то можешь?» – «Ну, вообще могу…» Они с

подозрением посмотрели на меня. – «Ну, ладно. Летать-то как… не забыл? У тебя все же два месяца перерыв». – «Да нет вроде бы». – «Ну, ладно, завтра посмотрим».

Спарок в полку не было. Учили так. Пошивальников встал на крыло, склонился ко мне в кабину: «Давай газ, только не взлетай, когда я скажу, тут же убирай газ». Я даю газ, понеслась. Разогнался, хвост поднял. Он кричит: «Убирай газ!» Остановились, вернулись на исходную. Еще раз давай. Три раза сделал… Я самолет хорошо держал. Он мне говорит: «Ну, ладно, лети». Я взлетел, сел нормально. С тех пор начал летать.

Первый боевой вылет делал на самолете с номером 13. А ведь мы, летчики, суеверные… Моя прабабушка прожила 101 год. Она очень меня любила. Я уже в аэроклубе учился. Как-то раз пришел, а она говорит: «Сынок, я тебя научу молитве. Будет дождь идти, молния, прочитаешь, в тебя молния не попадет, обойдет тебя». Идем к самолету, а я все думаю: «Что делать?» Вспомнил! Снаряд – это тоже молния, трассирующая молния. Прочел эту молитву. И потом перед каждым вылетом ее читал и был уверен, что снаряд в меня не попадет, Аллах сбережет. И до сих пор читаю!

А вот летчик-истребитель Шутт, тот никогда не полетит, пока тарелку не разобьет. У нас в полку был летчик Опрышко. Перед вылетом всегда штаны снимет, присядет и только потом летит. Без этого никак.

– Сколько вылетов прошло, пока Вы стали ведущим?

– Вылетов 15–20, примерно так. Тогда считалось, что если 9 вылетов сделал – будешь жить. На седьмом вылете я сбил истребитель.

Мы девяткой под прикрытием восьми истребителей вылетели на деревню Глухая Горушка. Задание было несложное: атаковать артиллерийские позиции противника и левым разворотом через болото выйти за реку Ловать, на территорию, уже занятую нашими войсками. Набрали высоту полторы тысячи метров и пошли. На подходе к цели ведущему майору Русакову по радио доложили с КП, что над целью до шестидесяти истребителей противника на трех ярусах: первый ярус патрулирует на высоте трех тысяч метров, второй ярус – на высоте полутора тысяч метров и третий ярус на бреющем полете в районе болота, куда мы должны направиться после атаки цели. Истребители противника верхнего яруса сразу же вступили в бой с нашими истребителями прикрытия.

Пошивальников Сергей Демьянович

С ходу сбили три самолета из переднего звена. Русаков, штурман полка, погиб. Жалко, хороший был человек. Крайнее левое звено атаковало цель и, петляя по перелескам, ушло. Наша тройка осталась одна. Ведущий старший сержант Петько подал команду приготовиться к атаке. В момент атаки он и левый ведомый сержант Шишкин были сбиты. Я остался один. Атаковал Горушку и, сделав левый разворот, вышел на бреющем полете к болоту. Тут впереди справа прошла пулеметная трасса. Пока

соображал, что к чему, как еще одна трасса прошла прямо над фонарем. Я стал маневрировать, стараясь уйти на свою территорию. Когда перешел Ловать, там наша территория. Думаю, если уж умру, то похоронят. Немец не отстает. Даже выпустил шасси, чтобы скорость уменьшить. У «Ила» радиус виража меньше, и на вираже я его подловил. Всадил хорошую очередь ему в брюхо, и он клюнул на нашей территории. Перед самой землей летчик выровнял машину и притер ее в сугробы. А я ушел. Тогда слухи ходили, что наши летают на немецких самолетах. Я подумал, что, может, я своего сбил. Пойду, думаю, посмотрю. Развернулся. Летчик из кабины вылез, а к нему уже солдаты бегут. На плоскости посмотрел – кресты. Кое-как дотянул до аэродрома. Были повреждены руль поворота и глубины, пробиты пулей водомаслорадиаторы. Доложил о бое, о пяти сбитых. О сбитом «мессершмитте» говорить не стал. Утром командир полка вызывает:

– Ты вчера бомбы куда сбросил?

– …вчера точно на цель сбросил.

– Уверен? А чего тебя к командиру дивизии вызывают?

– Не знаю. – А про себя думаю: «Все! Наверное, нашего завалил…»

Каманин прислал «Виллис». На командном пункте меня встречает адъютант, сержант:

– Вы Бегельдинов?

– Я.

– Заходите.

Думаю, раз встречают, значит, не будут ругать. Зашел. Мне предложили сесть. Возле окна сидели генерал-майор Каманин и два штатских. Я сел.

– Вы вчера летали на 13-м? – Я вскочил.

– Сиди. Сиди. Вы сбили самолет?

– Фашистский был самолет! – громко почти крикнул я.

Майор даже засмеялся.

– Точно, точно, фашистский самолет.

Я сразу успокоился.

– Расскажи, как получилось?

– Он пристал ко мне, атаковал, но не попал. Он хотел ко мне в хвост зайти, а я не даю. А когда перешел на нашу территорию, смелее стал. Думаю, разве я не могу стрелять? И за ним. Он за мной, я за ним. И поймал его на глубоком вираже. – А гражданские что-то пишут.

Каманин говорит:

– Ты сбил летчика, который сбил много самолетов во Франции, Польше и у нас. Вы, Бегельдинов, знаете, что сделали?

Открыли новую тактику в штурмовой авиации. Оказывается, штурмовая авиация может драться с истребителями и может даже сбивать.

Я стою. Чего я могу сказать?

– Я вас награждаю орденом Отечественной войны II степени.

Тогда этого ордена еще ни у кого не было, мы только из газет знали, что его учредили.

– Спасибо. Служу Советскому Союзу!

– Может, кушать хотите?

– Нет, нас там хорошо кормят.

– Ладно, езжайте в полк.

Вернулся в полк. Командир полка:

– Ну-ка иди сюда. Почему ты вчера не доложил?

– Вчера пять человек погибли, как я могу докладывать, что сбил немецкий самолет?

Он замолчал.

– Ладно, иди.

На второй день фотография в газете и статья «Штурмовик может драться с истребителем и даже сбивать».

– Почему не встали в оборонительный круг, видя, что Вас атакуют истребители?

– Когда я прибыл, у нас еще не было такой тактики. Атаковали цель все вместе, а потом кто куда. Со временем начали применять и оборонительный круг, и атаку с круга.

Очень многое зависит от ведущего. Целые будут летчики или нет. Ведь тебе как ставят задачу? Начальник штаба, например, говорит: «На западной окраине такой-то деревни скопление танков. Уничтожить». Все. Как будешь идти туда, как атаковать, как отходить от цели – соображает ведущий. Я как ведущий за годы войны ни одного летчика не потерял. Все живы! Почему я не терял? У меня эскадрилья специализировалась на разведке. Меня утром с рассвета будят: «Бегельдинов, давай на разведку!» Я лечу один, без сопровождения, редко дадут пару истребителей. Зато я знаю, где стоят крупнокалиберные зенитки, где малокалиберные. Немцы редко по мне стреляют – стараются себя не обнаружить, но я вижу же, что стоит батарея. У меня была очень хорошая зрительная память – один раз увидел, сразу запомнил. И вот мне дают цель, допустим, в 15 километрах от линии фронта. А что значит цель? Это значит, противник сосредотачивается для нанесения контрудара или подтягивает резервы, чтобы прорвать нашу оборону и добиться успеха. Этот участок шириной может быть 3–6 километров. На остальном фронте тишина – второстепенные направления. Боевые действия идут только на

этом узком участке. Понятно, что там и войск много, и зениток много. Зачем мне сразу лезть туда? Что для самолета 100–200 км? Я захожу со второстепенного направления, с тыла, с боку. Там, где меня не ждут. Атаковал, пока они очухаются, я уже, до свидания. Все живы, все здоровы. Задание выполнено. Это подтверждается фотокинопулеметом и плановым фотоаппаратом.

Был у нас майор Анискин, боевой товарищ, на Халхин-Голе воевал, но не мог ориентироваться. Ведущий должен отлично понимать карту, еще до вылета представлять, как атаковать, где танки, где артиллерия, где пехота. Он повел девятку, заблудился и бомбы сбросил на нашей территории в озеро. Вся девятка села на вынужденную, если бы привел домой, не выполнив задание, то ладно, простили бы, а так… Его забрали…

– Какая последовательность применения оружия в атаке?

– Смотря какая цель. Если за линией фронта, то все в одном заходе чаще всего выпускаешь. А если по линии фронта работаем, то могли и несколько заходов сделать. Километров за пять до линии фронта связываемся с землей. Они подтверждают цель. Атакуем с 1000–1500 метров, не выше, не к чему высоко лезть – ничего ты не увидишь. Человеческий глаз точно видит на 600 метров. Пускаем РСы. По площадной цели ими хорошо стрелять, а по точечной – бесполезно. Вряд ли попадешь. Ну и потом настоящего прицела-то не было. На стекле нарисованы круги – это муть, ерунда. Потом начинаешь стрелять из пушек (пулеметами редко пользовались, когда только на бреющем атаковали). Короткими очередями, поправляя прицел по очереди. На выходе из пологого пикирования бросаем бомбы. Ты пойдешь, и бомбы тоже пойдут за тобой, и как раз в цель. Чтобы точно попасть, нужна практика. Сбросил и аварийно сброс продублировал. Вышли из атаки, наводчик может сказать: «Бегельдинов, второй заход». Разворачиваешься, опять штурмуешь. Иногда и по 12 заходов делали. После атаки обязательно по рации передаешь, что видел, где танки сосредоточены, артиллерийские позиции.

Митрофанов Анатолий Иванович, командир 800 ШАП

– На самолетах с 37-мм пушкой не летали?

– Нет, 23-мм пушка тоже здорово била. Против танков в основном использовали ПТАБы.

Степанов Михаил Иудович, командир 144 ГШАП

– Командир полка летал?

– Митрофанов? Я не видел, чтобы он летал. После Митрофанова был Шишкин. Он старый был, лет 55. Какой летать? Потом Степанов с 1920 года. Награжден хорошо. Однажды дали задание полком, 24 самолета, лететь на Бреслау. Повел группу Степанов. Меня он поставил правым ведомым. Сказал: «Если меня собьют, моим заместителем будет Бегельдинов». Взлетели, все идут… Степанов говорит: «Бери команду на себя, у меня мотор

барахлит». Бывает такое. Подлетаем. Связываюсь с землей: «Резеда, я Бегельдинов, принял команду на себя». – «Бегельдинов, бей за железной дорогой». – «Я, Бегельдинов, бью за железной дорогой». Вот только непонятно, что значит «за». Это же откуда посмотреть… С земли крикнули: «По своим заходишь! Бей за железной дорогой!» – «Понял!» Но все же немного запаниковал. По своим, понимаешь! 24 самолета! Мать тебе трижды пятнадцать! Вошли в атаку, проштурмовали. С земли говорят: «Атаковал, хорошо. Хозяин объявляет благодарность. Иди домой!»

– Вас хорошо награждали в полку?

– Да. Но я и больше всех вылетов сделал – 305. Меня посылали то в разведку, то на штурмовку. Безотказный Бегельдинов.

– Какое было настроение? Верили, что живым останетесь, или думали, что могут убить?

– Я не думал о том, что могут убить, но и планов на будущее не строил. Задача была уничтожать фашистов. Все! Думали только об этом. Так иногда… Пошивальников, когда смотрел на разрушенные деревни, говорил: «Эх, после войны долго восстанавливать будем…»

Мандраж возникал, когда в землянке начальника штаба звонил телефон. Он берет трубку: «Слушаю… да… деревня…», а в это время карандашом по карте ведет. Вот тут нервничаешь. Каждый переживает – война! Думаешь, если километров пятнадцать за линию фронта – это ерунда, а вот если тридцать – это уже думать надо, как идти. Далеко ходить не любили, что там говорить. Когда задание получил, тут уже некогда бояться. Думаешь, как, твою мать, дойти, найти цель, ее уничтожить и домой вернуться. Переживаешь только в момент получения задания.

– Какие цели считались самыми трудными?

– Аэродромы. Налет на аэродром – это самое трудное. 90 % – что ты погибнешь. 10 % – что останешься жить. Два раза ходил, два раза меня сбили. При налете на аэродром Основа под Харьковом 5 мая 1943 года меня сбили. В книжке этот эпизод описан. Упали в немецком тылу. Несколько дней пробирались к линии фронта. При переходе стрелок наступил на противопехотную мину и погиб. Еще бы надо немножко, метров сто… Там был большой арык, и в арыке были бы оба живы… Но где там, откуда мы знали, что по минному полю бежим? Я в арык – и вышел к Северному Донцу. Переплыл. Хорошо, что у меня

остался комсомольский билет. А то сразу приехали из СМЕРШа, забрали мой пистолет. Оперировали в полевом госпитале.

– Под конец войны не захотелось выжить, делать поменьше вылетов?

– Такого разговора и быть не могло! Какое задание будет – такое и будет. От вылетов я не уклонялся!

– Когда тяжелее воевать – в начале, в 1943 году, или под конец, в 1945-м?

– Все зависит только от цели. Если она прикрыта, то и в 43-м, и в 45-м ее одинаково тяжело атаковать.

– Не было ощущения обреченности, ощущения, что следующий я?

– У меня не было. Бывали неудачи, но что поделать – война…

– Вы по своим не попадали?

– Нет. Не дай бог! Сразу накажут. Был у меня летчик Кочергин. Он в атаке отставал. А раз отставал, значит, мог сбросить раньше, по своим, но потом он стал хорошо летать.

– Вы курили?

– Все курили, конечно. Уже в академии думаю, чего я дым глотаю? Нет, не буду курить. И с тех пор я не курю.

– 100 грамм после вылета давали?

– Ууу… Обязательно! И не сто грамм! За каждый вылет сто полагалось, а у меня меньше трех вылетов не было. Иногда было 4–5 вылетов. А один раз 6 вылетов! Каждый вылет 1 час 40 минут. Физически очень тяжело. А что делать?! Война. А бывало скажут: садись на другой аэродром. А там ни кушать, ничего нет. Голодный, черт возьми!

– В связи с такими нагрузками аппетит был?

– У меня не было. Вечером, когда отбой, тут и поешь, и 100 грамм выпьешь. Бывало, некоторые выпьют, плачут, семью вспоминают. Я-то молодой, а летчики были с 1918, 1919-го годов.

Кацевман Петр Маркович

Я родился 1 мая 1923 года в местечке Калинковичи в Белоруссии. Отец был простым рабочим, малограмотным человеком, и всячески стремился дать троим своим сыновьям образование. В 1941 году закончил учебу в школе-десятилетке. Еще в апреле 1941 года мы, четверо друзей-одноклассников, пришли в райвоенкомат и попросили военкома направить нас в военные училища. Меня и моего товарища Гомона направили в летное училище, а двух других друзей, Шендеровича и Фиалковского, – в военно-медицинское училище. Прошел в

Гомеле все нужные комиссии и был направлен на учебу в Школу летчиков ГВФ. Я был искренним патриотом своей страны, фанатично любил советскую власть и боготворил Сталина. И когда по всей стране, в печати и на собраниях постоянно призывали молодежь идти в военные училища, то подобный призыв не мог не найти отзыва в моем сердце. После того как немцы ввели войска в Румынию и Финляндию, нам было ясно, что война неизбежна, и хотелось встретить ее хорошо подготовленными бойцами и командирами. Мой старший брат Израиль, 1911 г.р., сельский учитель, был призван в армию в 1940 году и служил танкистом в Перемышле. Из его писем мы многое понимали, осознавая, к чему дело идет. Средний брат, Лазарь, 1917 г.р., тоже перед войной был на кадровой службе, в железнодорожных войсках в Барановичах, и когда незадолго до войны он приехал ко мне в летную школу, то прямо сказал, что скоро грянет серьезная беда, что все железные дороги забиты воинскими эшелонами, идущими к западной границе. Так что для меня начало войны не стало неожиданностью.

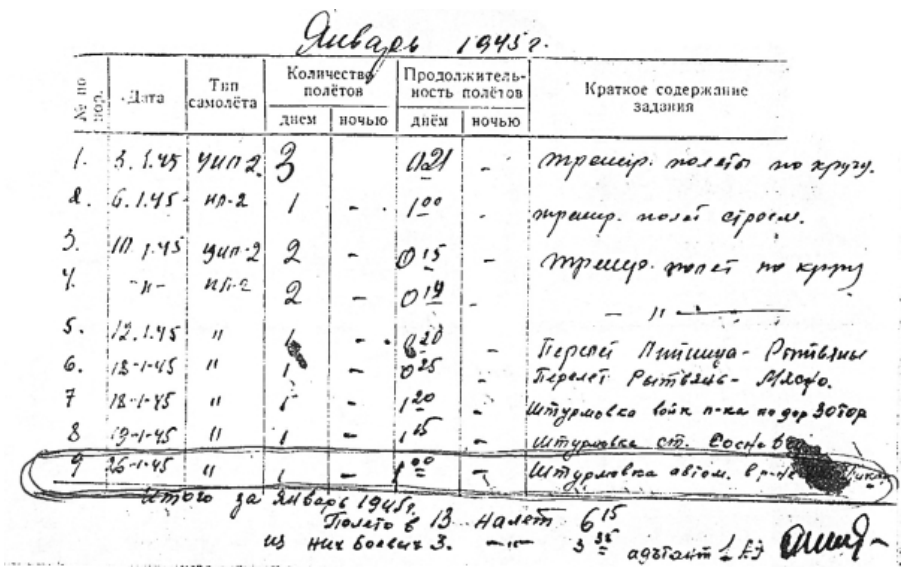
– Почему вместо обычного летного училища Вас зачислили в Авиационную школу гражданского воздушного флота?

– Это была только вывеска – «Школа ГВФ», маскировка, а на самом деле в ней готовили летчиков для Красной Армии. Незадолго до войны по стране были созданы примерно 100 таких школ со следующим личным составом – 150 курсантов в наборе. Весь набор был «местным», белорусским. 75 % курсантов были русские и белорусы, 25 % – евреи. Второго июня сорок первого года мы начали теоретические занятия в Школе ГВФ, расположенной в районе местечка Ново-Белицы Гомельской области. Нам выдали обмундирование ГВФ. Командовал этой школой летчик первого класса Алейников, ранее летавший по маршруту Москва – Берлин, а комиссаром школы был еврей Айзенштадт. Когда 15 июня 1941 г. курсантов собрали на политзанятия для ознакомления с заявлением ТАСС, опровергающим слухи о готовившемся нападении немцев на СССР и подтверждавшим соблюдение Германией условий Пакта о ненападении, то наш комиссар честно и открыто сказал: «Все это чушь! Война начнется уже в ближайшие дни, не сегодня, так завтра!»

– Как курсанты узнали о начале войны?

– Двадцать второго июня мы собирались поехать в Гомель, сделать свои первые курсантские фотографии в летной форме, но уже в пять часов утра нас подняли на ноги крики часового:

«Подъем! Тревога! Всем собраться у палатки столовой!» И тут немцы стали бомбить мосты через Сож. На пятый день войны был получен приказ об эвакуации летной школы в Казахстан. Мы попали в Актюбинск. Сюда наши инструктора перегнали свои учебные По-2 из Ново-Белицы. Здесь нас объединили с Актюбинской авиашколой ГВФ, и здесь мы совершили свои первые полеты. Жили в казармах, и когда в октябре начались морозы, то начальство не знало что с нами делать – у курсантов-белорусов даже не было шинелей, и теплого обмундирования раздобыть для нас так и не смогли. Мы не могли выйти на улицу в тридцатиградусные морозы в одних летних кителях. Нас срочно привезли на железнодорожную станцию, погрузили в теплушки и отправили в «теплые края», в город Сырдарья Ташкентской области.



Январь 1945 г.

№ по пор.	Дата	Тип самолёта	Количество полётов: днем	Количество полётов: ночью	Продолжительность полётов: днём	Продолжительность полётов: ночью	Краткое содержание задания
1.	3.1.45	УИП-2	3		0.21	-	трениров. полёты по кругу.
2.	6.1.45	ПО-2	1	-	1.00	-	трениров. полёт с/кросс.
3.	III 1.45	УИП-2	2	-	0.15	-	Трениров. полёт по кругу
4.	-"-	-"-	2	-	0.14	-	— " —
5.	12.1.45	"	1	-	0.20	-	Перелёт Литишуа - Ротавы
6.	13-1-45	"	1	-	0.25	-	Перелёт Ротавас - Мадо.
7	18-1-45	"	1	-	1.20	-	Штурмовка войск п-ка по дор. Збор
8	19-1-45	"	1	-	1.15	-	Штурмовка ст. Сосновка
9	26-1-45	"	1	-	1.00	-	Штурмовка авиом. [illegible]

Итого за январь 1945. Полёта в 13. Налёт 6.15
Из них ночных 3. — " — 3.35 адъютант лейт. [illegible]

Летная книжка Кацевмана П.М.

– В Сырдарье было полегче?

– Намного, а главное теплее. Здесь нашу школу ГВФ № 121 влили в Ташкентскую объединенную школу № 51. Курсантов поселили в здании обычной школы, отлично кормили, по нормам ГВФ, на столах у курсантов-летчиков постоянно были колбаса и сыр. До мая 1942 года мы закончили первичную летную подготовку, каждый имел налет по 120 часов, и нас стали обучать на ночных бомбардировщиков. Но у нас не было штурманской подготовки. Наше моральное состояние было ужасным, полстраны под немцем, а мы… в глубоком тылу. Никто не знал, что произошло с нашими семьями. Родная Белоруссия под пятой

оккупанта. Стоишь ночью на посту, вокруг – вой шакалов, и так на душе тоскливо становилось… Мы не принимали присяги, до сих пор не имели воинских званий. В июне 1942 года всех курсантов перебросили морем по Каспию, через Красноводск, на запад, и мы оказались в Армавире, где должны были пройти подготовку на летчиков-истребителей. 3 июля 1942 года нас официально зачислили в ряды Красной Армии. В Армавир согнали с разных мест свыше шести тысяч курсантов-летчиков, и командование ломало голову – куда нас девать. Здесь мы приняли военную присягу и впервые получили армейское обмундирование. Курсантов разбили на эскадрильи, которые разбросали по различным станицам. В учебных эскадрильях по две сотни курсантов. Занятия не начинались, не было матчасти. Но тут снова началось стремительное немецкое наступление, и был получен приказ на эвакуацию в Фергану. Пришлось снова проделать уже знакомый путь – Баку, переправа через Каспий, а потом эшелонами из Красноводска на Фергану. Поселили нас на территории бывших кавалерийских казарм, народу туча – больше шести тысяч, разместить всех негде, так мы спали в конюшнях в лошадиных кормушках. И снова – «восточная экзотика», вой шакалов, жара, скорпионы и фаланги. Кормить стали скудно. Свои котелки мы мыли в арыках, а там, сами знаете, какая вода, так началась эпидемия желтухи, а потом – повальная дизентерия. Нам все это надоело, и курсанты в массовом порядке подали рапорты с просьбой отправить на фронт в пехоту. Сразу удовлетворили эти просьбы первым 500 курсантам, их бросили в Сталинград, но вдруг «калитка захлопнулась», сверху, по указке московского начальства, запретили отправку курсантов на передовую. Нас снова разбили по отрядам. Я попал в 1-й авиаотряд, где на 200 человек курсантов приходилось всего 5 инструкторов. В Фергане стояли истребители И-15, И-16, «Чайки», но до марта 1943 года полетов не было, проводились только теоретические занятия. Не хватало горючего для учебных полетов. В летном парке не было самолетов моделей «Як», «МиГ» или «Ла», так чему нас могли тогда обучить? К нам приезжали фронтовые летчики, да и преподавателем теории полетов был раненый пилот, списанный с летной работы, и они честно, без утайки, рассказывали, что нас конкретно ожидает на фронте, через сколько вылетов нас собьют и как умеют воевать немецкие летчики. В феврале отобрали 400 курсантов, имевших опыт ночных полетов на По-2, и после напутствия начальника училища, сына героя Гражданской войны Пархоменко, всех отправили в Чебоксары, в авиационную школу военных пилотов № 14, для переучивания на ночные бомбардировщики По-2. Для

меня эта учеба, как говорится, была уже «по второму кругу». Нам выдали шинели из байки, английские ботинки с обмотками, и в этом одеянии, с пилотками на головах мы доехали до Чебоксар, где стояли морозы и снег был по пояс. В Чебоксарах мы провели полгода, но здесь хоть летали, успели отработать все нужное для нашей будущей боевой деятельности, включая бомбометание. Кстати, во время обучения в Чебоксарах были свои «интересные нюансы». Нам запрещались любые контакты с местным населением, мол, вокруг сплошная трахома и бытовой сифилис. Кормили по 9-й норме, и когда наш аэродром как-то завалило снегом, то весь личный состав целую неделю питался только перловкой на воде. С тех пор я эту перловку просто возненавидел. В ноябре 1943 года мы получили назначения на 1-й Украинский фронт, в 998-й НБАП, базировавшийся на аэродроме Васильково под Киевом. Прибыли туда на своих самолетах, перегнали их с Казанского авиазавода. В полку нам сказали: «Вы нам не нужны, мы заявку на пополнение не посылали. Самолеты оставьте, а сами валите отсюда! У нас своих восемь «безлошадных» летчиков». И отправляют нас назад, в тыл, в Москву, в резерв ВГК. В Москве нас разместили в общежитии ВВА имени Жуковского. Сходили в Большой театр, посмотрели музеи, погуляли с московскими девушками. Получаем новый приказ: «Отправляетесь в Арзамас в распределительный пункт. Там вы получите назначения во фронтовые части». Приезжаем в Арзамас, а там половина ребят из нашего чебоксарского выпуска «прохлаждается», их тоже турнули обратно в тыл, с «объяснением» – техники на всех нет! В Арзамасе находились многие сотни летчиков, «пилоты переменного состава», ждавшие «с моря погоды», счастливого случая попасть в действующую армию. Атмосфера соответствующая – с утра до вечера сплошная пьянка, преферанс, девки табунами, «дым коромыслом». Не жизнь, а тыловая «малина». Полетов не было, никаких теоретических занятий или другой подготовки не проводилось. «Покупатели» с фронта приезжали только за летчиками-штурмовиками, а остальным прямо говорили: «На всех самолетов не хватает!» Надо сказать, что нам еще повезло – некоторые из наших «новобелицких курсантов», застрявшие в Фергане, были выпущены из училища только во второй половине 1944 года, и пока получали технику, пока переучивались и тренировались во фронтовых ЗАПах, многие успели только к «шапочному разбору», попали на фронт в конце войны, толком не повоевав. Мой друг Гомон вообще угодил на Дальний Восток и воевать начал летчиком-истребителем уже с американцами в Корее в 1950 году. В июне 1944 года приехали очередные «покупатели» с фронта, и мы, шесть человек товарищей, сказали

им, что являемся штурмовиками по летной специальности. Нас без какой-либо проверки сразу отправили в Черкассы, в 1-й гвардейский штурмовой авиационный корпус (ШАК), в 9-ю гвардейскую штурмовую авиадивизию (ШАД) в 141-й гв. ШАП. И тут и выясняется, что на Ил-2 никто из нас раньше не летал… Времени учить нас летать на штурмовиках непосредственно в полку у пилотов-«стариков» не было, шли активные боевые действия, и нас отправили в запасной фронтовой полк в Кировоград. Здесь всего лишь за полтора месяца из нас сделали летчиков-штурмовиков, каждый сделал 7 полетов по кругу с инструктором, а после – несколько самостоятельных вылетов. В 141-й гвардейский штурмовой полк мы вернулись сразу после взятия Львова, когда 9-я ШАД вышла на польскую границу. Со мной вместе в полк вернулись и были зачислены в 1-ю эскадрилью: украинец Миша Середа, русский Витя Кротов, белорус Витя Мартынович и казах Кубаис Алдияров. Лейтенанты Кротов и Мартынович впоследствии погибли в Польше. Вскоре после нас в эскадрилью еще пришли Гриша Беляков и Виктор Горшенин.

– Вы хотите сказать, что для обучения летчика-штурмовика требовалось всего два-три месяца, «начиная с ноля»?

– Я считаю, чтобы из толкового пилота, уже прошедшего курс первоначального обучения, сделать штурмовика, даже три месяца – это слишком большой срок. Штурмовик Ил-2 машина довольно простая, действительно – «летающий танк», и подготовку летчиков для штурмовой авиации можно было в войну спокойно поставить на быстрый конвейер. Это же не истребителя подготовить.

– Кто командовал полком?

– Командиром 141-го гв. ШАП был прекрасный человек, великолепный отважный летчик Герой Советского Союза Алексей Петрович Компанеец. Ему тогда было 28 лет. Компанеец начинал в этом полку службу еще до войны в наземном составе, укладчиком парашютов, но в 1942-м переучился на летчика-штурмовика. Это был командир от Бога, пользовался всеобщим уважением и огромным авторитетом, никогда не повышал голоса на подчиненных. Начальником штаба полка был Дробышев, но он погиб вскоре после нашего прибытия в полк. Вместе с комиссаром полка Петренко начштаба Дробышев полетели куда-то на По-2 и пропали, но, как потом выяснилось, залетели по ошибке к немцам. Позже, когда обнаружили остатки самолета и куски

регланов на месте посадки, нам сказали, что немцы не смогли их взять живыми. Штурманом полка был дважды Герой Советского Союза Столяров.

– Кто был командир эскадрильи? Кто из опытных летчиков воевал в эскадрилье?

– ГСС Василий Иванович Андрианов, к концу войны ставший дважды Героем Советского Союза. Высокий богатырь, рост за 180, здоровый парень. Всегда спокойный, рассудительный, тактичный. Он стал мне настоящим другом и учителем. Очень смелый, мужественный и опытный летчик. А из «старичков» были летчики Саша Гусев, Сергей Перегудов, Пузаткин, будущие ГСС Павел Петров и ГСС Николай Блинов. Великолепные ребята. Одно время заместителем командира эскадрильи у нас был дважды ГСС Михайличенко.

– Сколько всего народу было в эскадрилье?

– Три звена, всего девять машин, 18 летчиков и стрелков. И примерно 30–35 человек техсостава, включая инженера эскадрильи. Был еще «администратор» – адъютант эскадрильи в звании старшины.

– Каким составом воевал 141-й гв. ШАП?

– Когда мы прибыли в полк, то «в расход» шел уже третий состав летчиков и стрелков. Из первых двух составов, воевавших еще в 667-м ШАП, в строю оставался только наш Компанеец, начинавший летать рядовым летчиком…

– Воздушного стрелка дали из опытных ребят?

– Нет. Мой воздушный стрелок Коля Писаренко попал в авиацию прямо из пехоты, его буквальным образом где-то на дороге «подобрали» и сманили в стрелки. Хохмач, балагур, любитель выпить. Никакой школы для подготовки воздушных стрелков он в помине не заканчивал. Никогда не прыгал с парашютом. Я, кстати, тоже за все время нахождения в летных училищах и запасных частях так и не сделал ни одного парашютного прыжка. Нас просто этому не обучали. Первый раз прыгнул уже после войны. А механик мне достался из опытных, по фамилии Киселев. Он до моего появления уже несколько своих «подшефных» летчиков «проводил в последний путь», в смысле – в последний вылет…

– Новичкам сразу рассказали о высоком уровне потерь в штурмовой авиации?

– Мы все это и так прекрасно знали еще до прибытия на фронт. А в полку нам «старики» сказали, что есть у летчиков-штурмовиков три «проклятые приметы», что обычно сбивают на 3-4-м вылете, на 13-14-м вылете и на 33-34-м вылете. Если 35 вылетов сделал и до сих пор жив и не сбит, значит, есть шанс, что еще долго протянешь. Кстати, примета оказалось верной, меня три раза сбивали, и именно на этих «роковых числах», строго следуя «летной мистике».

– А расскажите об этих «роковых вылетах».

– Первый раз сбили в Силезии, в январе 1945 года. Штурмовали в районе памятника Кутузову, помню, там стояла стела со скульптурным орлом наверху. Зенитка достала «Ил» на выходе из пикирования, на высоте 300 метров, перебило петрофлекс, масло моментально вытекло, и мотор заклинило. До аэродрома мы дотянуть не могли, пришлось садиться «на живот», в грязь, хорошо хоть земля мягкая была. Комкор Рязанов прислал за нами свой «Виллис». А потом механик поехал разбирать остатки самолета на запчасти, а там, в бомболюке, неразорвавшаяся бомба. Так что повезло нам неимоверно.

– А почему с парашютом не выпрыгнули? Высота вроде позволяла.

– Если бы я спрыгнул, то стрелок бы не успел выброситься.

– Понятно. Давайте продолжим.

– Или вот, например, эпизод, произошедший 20 апреля 1945 года. Полетели шестеркой на штурмовку немцев, прорывающих кольцо окружения под Бреслау. Над целью образовали круг и стали атаковать. При первом заходе уничтожили 4 танка и много пехоты. И при выходе из пикирования мне вражеский снаряд попал в левую плоскость, в которой образовалась большая дыра. Благо, что наш аэродром находился рядом, так я спланировал, как в песне, – «на честном слове и на одном крыле». А во второй половине дня поднялся в воздух уже на «чужом» штурмовике. Летим на Берлин, ориентируясь по автостраде. Под нами город Штемберг, сказали, что в нем уже находятся наши войска. Шли на бреющем полете. А в городе – немцы. Врезали по нам из зенитных орудий. В кок винта попал снаряд, и машина пошла вниз. Смог посадить «на живот», но при посадке ударился головой о приборную панель и потерял сознание. От удара о землю на штурмовике сработали пушки и пулеметы. Писаренко выскочил с пистолетом из самолета, смотрит по сторонам, где упали, кто ближе – немцы или наши. На наше счастье рядом находились

танкисты-ремонтники. И когда они меня начали вытаскивать из кабины, я пришел в сознание.

– На задания летали с истребительным прикрытием?

– Когда как… К нашему полку наиболее часто был «прикреплен для сопровождения» ГСС Коля Шутт со своими ребятами. Шутт садился в кабину истребителя, механик подавал ему четвертинку водки, он ее выпивал, и когда пустая бутылка вылетала из кабины, то это означало: «Можно взлетать!».

– Первый свой боевой вылет помните?

– Такое никогда не забывается. Полетели штурмовать Жешув, километров двадцать за линию фронта. Шестерку повел Андрианов, с нами был еще командир звена Блинов. Мне объяснили перед вылетом: «Держись за ведущим, не отрывайся! Все делай, как он!» Было пасмурно, мы шли на малой высоте. Я очень волновался, боялся потерять строй. Тогда еще совсем не понимал, что такое истребители или огонь зениток. Весь вылет как будто в какой-то пелене. Но когда вернулись, то Андрианов сказал, что я хорошо слетал. Во втором вылете уже такого мандража не было. Но первое время еще случались промахи по неопытности. Бомбили перевал на Дукле, я запоздал с пикированием и потерял свою шестерку. Ушел на бреющем, по дороге увидел шестерку «Илов» из 143-го гв. ШАП, примкнул к ним и с ними дошел домой.

– Посмотрел по статистике: эскадрилья Андрианова с 1 сентября 1944 года по 29 апреля 1945-го совершила 578 боевых вылетов, при этом потеряв всего два экипажа. Чем объяснить такой низкий для штурмовиков процент потерь?

– Вы располагаете неточными данными. Потери в эскадрилье были гораздо выше… Но, конечно, не сравнить с 1943 годом. И тому много причин. Мы стали опытнее, нередко летали с истребительным прикрытием, была уже отработана тактика успешных штурмовых ударов и так далее. Молодых летчиков вводили в бой постепенно, перед этим предварительно и качественно «поднатаскав по специальности». В штурмовые полки уже не приходили из училищ «юные буквари» с подготовкой на уровне – «взлет-посадка, для войны хватит». Есть еще несколько объяснений. Об этом можно говорить долго. В конце войны нас реже атаковали немецкие истребители, по крайней мере, при мне в нашей эскадрилье от действий немецких истребителей погиб вроде только один экипаж. 7 мая 1945 года немецким реактивным Ме-262 с пражского аэродрома был сбит экипаж лейтенанта

Карпенко. Это была последняя боевая безвозвратная потеря в летном составе нашего ШАП. В основном потери мы несли от счетверенных зениток-«эрликонов» и от огня танковых орудий. Зимой и весной сорок пятого очень часто была нелетная погода, и было не так много боевых вылетов. Весной 1945 года полк потерял всего шесть экипажей.

– В 141-м гв. ШАП были какие-то свои «общие» суеверия и приметы у летчиков?

– Как и во многих других летных частях, считалось плохой приметой бриться, стричься или фотографироваться перед боевым вылетом. В Польше как-то сидим на аэродроме, погода нелетная, низкая облачность. Уже после обеда стало ясно, что сегодня для нас войны не будет. Начали играть в карты, в домино, а два летчика, Колесниченко и Тамаркин, пошли бриться. Вдруг приказ: «Вылет 1-й эскадрилье!» Уже после штурмовки возвращались домой по ориентиру, над шоссейной дорогой, и немцы сбили двух наших правых ведомых, а именно – Колесниченко и Тамаркина. У первого это был шестидесятый вылет, а у второго – четвертый… Или была у нас мотористка, девушка по имени П-я. Кто с ней переспит, сразу погибал. Троих ее «кавалеров» сбили уже при мне. На эту «роковую бабу» все смотрели с опаской. Сразу после войны наши пьяные механики, человек пятнадцать, изнасиловали «хором» эту П-ю. Командование, стараясь замять ЧП и не доводить это позорное дело до серьезного расследования, моментально демобилизовало эту несчастную девушку из армии.

– Какой-нибудь талисман вы с собой в вылеты брали?

– Таскал в планшетке портрет Сталина в качестве талисмана. Думал, что если случится самое страшное и немцы меня собьют и возьмут в плен, то, увидев портрет вождя, меня не станут мучить и сразу расстреляют.

– Выжить надеялись?

– Как вам ответить… Была у меня уверенность, что Бог сбережет, хоть я и был атеистом.

– Я вижу на групповой фотографии летчиков эскадрильи, у всех на груди медаль «За отвагу». Штурмовиков такой солдатской медалью крайне редко награждали, а тут у всех пилотов.

– Эта медаль имеет свою интересную историю. Наши войска застряли у какой-то немецкой деревни, очередного «Дорфа», на

перекрестке дорог. Под фундаментами каменных домов были оборудованы ДОТы. Ни пехота, ни танки ничего не смогли с этой деревней сделать. Запросили поддержку штурмовиков. Пошла девятка «Илов» во главе с ГСС Бутко, позже разжалованного в рядовые летчики за то, что в этом вылете по своим отбомбился. После них послали на штурмовку эскадрилью из 142-го гв. ШАП. Они сбросили бомбы в поле, комэск сказал, что не нашел указанную цель. Потом пришла очередь лететь нашей эскадрилье. «Отработали» эту деревню, вернулись, собрались вместе, курим, обсуждаем вылет. Прибегает посыльный из штаба, передает приказ комполка: «Эскадрилье построиться возле КП». Появляется Компанеец, а рядом с ним майор в фуражке с красным околышем. У нас сразу настроение «по нолям», все подумали, точно, кранты, это «особист» по нашу душу, видно, и мы по своим отбомбились!.. А этот майор зачитывает нам благодарность от командующего 5-й гвардейской армии генерала Жадова и приказ о награждении летного состава эскадрильи медалями «За отвагу» за успешную штурмовку этой злополучной деревни.

– Что ждало летчика, отбомбившегося по своим?

– Если доказывали подобный эпизод, то ведущего группы, реже и командиров звеньев, могли отправить в штрафбат. Но я, например, слышал от «старичков», что в 1943 году, если в полку из-за больших потерь оставалось мало экипажей и летать фактически было некому, то пилота, проштурмовавшего своих, вместо трибунала могли оставить в полку – «искупать вину кровью» на месте.

– В полку был свой «особист»?

– Был офицер СМЕРШа, который курировал сразу два полка, наш и 143-й гвардейский. Везде имел своих сексотов. Мы друг друга сразу предупреждали, особенно новичков: «Держи язык за зубами!» Но летчиков этот «особист» не задевал, «работал» в основном со штабными и техсоставом.

– В полку были летчики, возвратившиеся из немецкого плена и допущенные вновь к боевым вылетам?

– При мне таких не было. Сразу после войны в полк вернулся из плена ГСС капитан Георгий Красота. Его сбили в Молдавии летом сорок четвертого года. В плену он выдал себя за рядового бойца, но все равно кто-то из военнопленных узнал его, припомнив фотографию летчика во фронтовой газете, но немцам не сдал. Красоте вернули все ордена, он снова стал летать, но в 1946 году его уволили из армии в запас.

– Я слышал, что один из летчиков 141-го гв. ШАП у немцев летал на истребителе. Это так?

– Было такое пятно на нашем полку. Один из наших летчиков, по фамилии Пикалов, уралец, попал к немцам в плен, они его завербовали, и он согласился служить у них. Сразу после войны он вернулся в полк, а потом его «особисты» куда-то увезли. Пикалов нам говорил, что согласился служить у немцев с одной целью: чтобы перелететь к своим. Немцы его посадили на истребитель, на «Фокке-Вульф», и заставили прикрывать западные подступы к Берлину. Пикалов сказал, что улететь от немцев он не мог, горючего в баки истребителя специально наливали мало, из расчета короткого радиуса действия, опасаясь возможного перелета, воздушного побега. А к американцам он уйти не захотел…

– Командир вашей ШАД генерал Донченко в своих мемуарах называет 141-й гв. ШАП «палочкой-выручалочкой», пишет, что полк использовался в экстренных ситуациях как «пожарный» и что вашему полку поручались самые сложные безотлагательные задания.

– Это действительно так, без преувеличения. Примеров тому много. Возьмем хотя бы Сандомирский плацдарм на Висле. Погода нелетная, низкая облачность, а тут немцы предприняли массированные танковые атаки на плацдарм. Сначала в воздух поднялась 3-я эскадрилья во главе с комэском ГСС Чечелашвили. Они вернулись, сбросив бомбы на свой полигон. Чечелашвили доложил, что цель закрыта облаками и штурмовать вслепую невозможно, иначе заденем своих. Командир полка послал на цель нашу девятку. При штурмовке танков запрещалось снижаться ниже 400 метров, а тут из-за низких облаков пришлось идти прямо над верхушками деревьев. На каждом «Иле» по две кассеты, «сидоры», по 80 бомб ПТАБ в каждой. Вышли на цель, провели штурмовку, сожгли два десятка танков. В этом вылете погиб экипаж белоруса Вити Мартыновича, его сбили орудийным выстрелом из танка.

– Если экипаж не вернулся из боевого вылета, как долго ждали возвращения товарищей? Или в тот же день поминали?

– Ждали ребят до последнего. Заранее никого не хоронили. Если была надежда, что подбитые штурмовики сели на своей территории, или видели, что кто-то спрыгнул с парашютом из горящего самолета – то ждали и верили, что ребята живы. Моего комэска Андрианова сбили при выходе из атаки на моих глазах,

его «Ил» камнем падал на землю, но взрыва никто не видел, и мы ждали командира на своем аэродроме, подбадривая друг друга словами, мол, наш комэск бессмертный, не может он погибнуть. Через два часа сообщают – нашелся Андрианов, живой, сел на «живот» на своей территории. Но крайне редко бывало, что тела погибших летчиков привозили хоронить прямо в полк. Обычно все падали на немецкой территории или на «нейтралке», но иногда случалось и иначе. У нас был летчик Паша Панов, бывший сельский учитель из Средней Азии. У него была подруга, девушка с метеослужбы. Она забеременела, и Панов не знал, жениться ему на ней или нет. Его вызвал Компанеец и прямо спросил: «Панов, что делать собираешься?» И пока Панов решался, эта девушка уже «организовала» себе аборт. И тут приходит письмо Панову от матери, в котором она пишет: женись сынок, ты у нас единственный, кто продолжит род Пановых, а жену с внуком мы с радостью примем. А какая тут уже женитьба… Панов после этого письма сразу сказал: «Все ребята, на днях меня собьют!» Его сбили в следующем вылете. Он пытался выпрыгнуть с парашютом, открыл фонарь кабины, выбросился, но куполом зацепился за хвостовое оперение, одним словом, погиб… Его останки привезли в полк, и мы сами зарывали их в холодную землю…

– Случаи трусости в 141-м гв. ШАП были?

– При мне такого не было, а в сорок третьем году, судя по рассказам «стариков», случалось всякое… У нас был только один «сомнительный эпизод». Взлетела шестерка «Илов» с очень сложным заданием, и вдруг один молодой летчик сразу возвращается на аэродром. Думали, что технические неполадки, но севший на полосу летчик вылез из кабины, подошел к командиру полка и заявляет: «А почему все полетели по курсу 270, когда у меня записан курс – 200?» Компанеец только за голову схватился. Но репрессий не последовало. Наш командир полка никогда «сор из избы не выносил», все вопросы решал на месте, непосредственно в ШАПе.

– Как часто случались технические неполадки?

– Это была неизбежная часть войны. Техника иногда подводила. У меня был один весьма странный случай. Вырулил на старт, и тут у меня штурвал заклинило, ни от себя, ни на себя – не сдвигается. Комполка дает сигнал: «Зарули на стоянку», а моя шестерка ушла на вылет без меня. Проверили машину, а там трос рулей высоты аккуратно перепилен. Без галлюцинаций и без преувеличения – просто перепилен… Я почему-то сразу подумал на своего механика, уж больно ему не нравилось мое

происхождение. Но Компанеец сказал: «Забудь, я сам со всем этим дерьмом разберусь…». И я «забыл»…

– Случалось в полку, что молодые пилоты по неопытности били свои машины?

– Три раза на моей памяти. У нас один летчик, возвращаясь с первого боевого вылета, от волнения при посадке вместо щитков по ошибке убрал шасси и плюхнулся на живот. Другой раз мой товарищ Середа тоже разбил свой «Ил» при посадке на фюзеляж. У него закончилось горючее, так он решил «спланировать». У меня как-то тоже топливо кончилось, думал, не дотяну, хорошо, что «по обратной дороге» попался аэродром, на котором разместились Пе-2. Сел у них, заправился и улетел «домой».

– В 1945 году ваш полк пополняли молодежью?

– Весной 1945-го, в апреле, пришло последнее пополнение – шесть летчиков. Воронов, Юсупов, другие ребята. Но в ту пору за боевыми вылетами уже «стояли в очереди», и эти летчики не успели повоевать.

– Были массированные штурмовки – всей дивизией или всем корпусом одновременно?

– Да. Например, налет на Торгау. Пошла вся дивизия, и штурмовики повел лично комдив, генерал Донченко. В воздухе было тесно от самолетов. Мы все боялись, не приведи Господь, если собьют Донченко, что тогда будет. После гибели генерала Полбина старшим офицерам проводить боевые вылеты не разрешали.

– Приведите пример воздушного боя «Илов» с немецкими самолетами.

– Летим на штурмовку, а мимо нас идут на бомбардировку «лапотники», немецкие Ю-87. Завязался воздушный бой. Пузаткин и стрелок штурмана полка Мамонтов завалили двух «юнкерсов». Был еще подобный воздушный бой, тогда сам Андрианов сбил истребителя.

– А как относиться к истории, когда ГСС Чечелашвили таранил на Ил-2 немецкий самолет Ю-88?

– Я не помню такого тарана. Это все «байки и штучки политотдельцев». Поймите, что воздушный таран на тяжелом штурмовике – это вещь экстранеординарная, и вся бы дивизия об этом говорила. Это, скорее всего, уже после войны журналюги решили создать новый миф. У нас в ШАД ГСС Иванников пошел

на таран на Ил-2 и взорвался вместе с немцем. При всем моем огромном уважении к Чечелашвили, геройский был летчик, кавалер восьми орденов и ГСС, человек, рано ушедший из жизни, я такого тарана категорически не помню.

– Как вы лично считаете, стоит ли сейчас поправлять «советское мифотворчество» о ВОВ? Или лучше оставить все на уровне «фронтовой правды» из мемуаров семидесятых годов?

– А что вам ответить… Если кто из еще живущих на этом свете ветеранов и пытается сказать настоящую правду, то его обязательно – или молодые недоумки или маразматики в буденновках – начинают клевать: «Клевещет! Брешет! Посягает на память!» Возьмите элементарный пример, историю с ГСС и полным кавалером трех орденов Славы Иваном Драченко. Сбили Драченко в 1943 году, попал он в плен, из которого бежал и после воевал на Ил-2 с одним глазом. Что только не писали об этой истории в советские времена… И что глаз ему звери-немцы специально вырезали за то, что он отказался стать предателем и летать у Власова. И сам Драченко в своих воспоминаниях был вынужден следовать этой «партийной версии». Спрашивается, а почему только один глаз вырезали, не два сразу? Почему не расстреляли или не повесили за отказ сотрудничать? Что это за «хирургические опыты и цацки»? После, уже в 90-е годы, писали иначе, что операцию на раненые глаза ему сделал советский пленный врач в лазарете в полтавском концлагере для военнопленных, но операция оказалась неудачной. Но это же все неправда. Немцы сами привезли взятого в плен раненого Драченко в свой офицерский госпиталь, сделали ему две уникальные пластические операции, удалили правый глаз, который было уже невозможно спасти, и вставили отличный глазной протез, и только после этого отправили в лагерь для военнопленных. Редчайший случай проявления подобной гуманности к пленному со стороны немцев, но он все-таки был. Так что скрывать?

– Но я, например, как все было на самом деле в истории с «вырезанным глазом», знаю от однополчанина Драченко по 142-му гв. ШАП летчика-штурмовика Моисея Шура.

– Но тот же летчик Шур согласится в своем интервью рассказать эту историю? Или нет? Или расскажет вам, как политотдел корпуса «делал» из Ивана Драченко в быстром темпе кавалера трех орденов Славы за четыре месяца, да по ошибке два раза наградил 2-й степенью? Ну кому такая правда сейчас

нужна?.. Ведь это «мифотворчество» иногда зашкаливает. Один из наших стрелков, Виктор Б-в, как-то опубликовал часть своих военных воспоминаний. Хорошие и очень душевные воспоминания, кстати. Но там есть одна маленькая главка – «Самолет без крыльев», в которой рассказывается, как совершил посадку на свой аэродром подбитый самолет Ил-2, у которого с двух сторон были почти полностью вырваны куски плоскости из крыльев и торчали только балки лонжеронов, прикрепленные к центроплану. Мол, зенитный немецкий снаряд попал в ПТАБ под крылом, и от этого взрыва сорвало всю обшивку с крыльев. Вопреки всем правилам аэродинамики и законам всемирного тяготения такой изуродованный штурмовик, считай, что решето или «скелет» – долетел до своих. Это метла Бабы-яги или баллистическая ракета? Думай, что хочешь… Но ведь все было иначе. Там только с одной стороны вырвало большой кусок плоскости. Зачем писать – «самолет без крыльев»? В штурмовике, который вел наш летчик Колесниченко, вместо стрелка в том вылете находился кинооператор, фронтовой хроникер, который снял полностью этот эпизод. И в фильме «Неизвестная война» все можно увидеть воочию.

– Как в полку относились к немецким летчикам?

– Старые летчики отзывались о немецких «коллегах» очень уважительно, отдавая должное их умению и летному мастерству. Один раз на наш аэродром в Оппельне приземлился немец на Ме-109. Открыл фонарь, поднял руки и кричал: «Гитлер капут!» Вытащили его, позвонили в комендатуру. Немец, с крестами, видно, что заслуженный, что-то лопотал, что он не хочет воевать, и далее в таком же духе, только через пять минут началась сильная снежная буря, с видимостью 10 метров, и мы подумали, что немецкий летчик просто сел на вынужденную посадку на нашем аэродроме, четко понимая, что в такую погоду он обязательно разобьется, не долетев до своих. Пообщаться с ним нам не дали, его быстро увезли в штаб дивизии.

– А с простыми немецкими военнопленными приходилось сталкиваться?

– В Германии это случалось нередко. Но особо сильной ненависти мы к ним не испытывали. Как-то ведут мимо нас колонну пленных. Конвоиры нам говорят: «Летчики! Бери любого фрица на выбор, отводи в сторону и стреляй эту собаку!» Но нам подобное предложение не понравилось. Кто-то из техсостава решил было «поучаствовать в мероприятии», но мы их остановили. Спрашиваем у начальника конвоя: «С тебя что, счет

по головам не требуют?» Он только рукой махнул: «Дай бог, чтобы половину из них живыми довести!..» Но немцы ведь разные попадались. Когда мы садились на аэродром Финстервальде, это рядом с Дрезденом, то к нам прибежал цивильный немец и показал, какие места на аэродроме заминированы отступающими гитлеровцами. Многих спас.

– А какие отношения были у летчиков со стрелками, со штабными и политическими работниками, с техсоставом?

– Со стрелками мы жили, как говорится, душа в душу, отношения были панибратскими, и это правильно. Стрелки были нашими настоящими братьями, готовыми в любую секунду разделить в бою нашу общую судьбу. С техсоставом держалась определенная дистанция, соблюдалась субординация. К солдатам БАО отношение было двоякое, с одной стороны, они делали свое дело на хорошем уровне, мы ни в чем не чувствовали недостатка, но, с другой стороны, когда на каждый самолет полка приходится целая орава обслуги, один летает, а целый взвод, из которых половина лишние люди, его обхаживает, то… «Кому война, кому мать родна»… А со штабными работниками у нас было стойкое неофициальное перемирие. Они к нам относились снисходительно, понимали, что наш век на войне короток, зря к нам не цеплялись, иногда закрывали глаза на нашу выпивку после полетов. Здесь еще играло роль то, что командир полка Компанеец и начальник штаба Храпов были боевыми летчиками, лично выполняли вылеты на штурмовку и, зная на своем опыте, какой тяжкий и горький хлеб у экипажей, никому не позволяли нас трогать. Комиссаром полка был Хотылев, но он являлся «наземным политруком», летать не умел. Проводил митинги, вручал нам ордена, но кроме этого, к летчикам в душу не лез, строго соблюдая принцип «У них своя пьянка, у нас – своя». Парторгом полка был неплохой человек, бывший секретарь Кагановического райкома партии в Москве. Штабные для нас были «аристократией», но мы, когда напьемся, часто обсуждали их «фронтовые подвиги», мол, все «тыловые нелетающие крысы» орденами до пяток обвешаны, «все в крестах», а мы, выходит, что? «Голова в кустах»? И тут начиналось…

– Кстати, об орденах. За двадцать пять боевых вылетов штурмовику полагался орден Красного Знамени, у вас эта норма перевыполнена в два раза, а ордена БКЗ среди ваших наград я не вижу. В ком и в чем причина, по вашему мнению?

– Причина точно не во мне. Наградной лист на БКЗ был заполнен на меня дважды, отослан из полка наверх, да, видно,

сгинул в закоулках штабных отделов нашей воздушной армии. Но меня «наградная тема» никогда особо не заботила.

– Как в полку относились к летчикам вашей национальности?

– В нашем полку среди летчиков никогда не было никаких открытых проявлений антисемитизма. Это был интернациональный полк, где никто не смотрел на нацию, было важно только одно – как человек воюет. Я по паспорту не Петр Маркович, а Пинхус Мотелевич, и все летчики об этом знали, и никаких шуток по этому поводу не было. Никто из нас особо чужой национальностью не интересовался. Например, я погибшего лейтенанта Тамаркина так и не спросил ни разу, еврей ли он, хотя судя по фамилии – «кошерный товарищ». И в соседних полках к евреям-летчикам было хорошее отношение, я как-то поинтересовался у своего друга Миши Беленького, летчика из 143-го гв. ШАП, а как у них с этим «нацвопросом» дело обстоит, то он сказал, никаких намеков на антисемитизм. В любом полку всегда было один-два летчика-еврея и непременно пара воздушных стрелков с отчеством Абрамович или Израилевич, и отношение к ним среди летчиков было, как правило, дружественное. А сколько было таких, которые все равно скрывали, что они евреи?! У нас воздушный стрелок комполка и «по совместительству» его адъютант, так после войны и остался «в русских», но это его личное дело. А вот среди техсостава в нашем полку не было ни единого еврея, но некоторые техники между собой за «рюмкой чая» любили повыступать на тему «Мы тут кровь мешками льем, бьем немецкого гада, не щадя живота своего, а хитрые жиды в тылу мацу с маслом жрут». Я когда случайно такие речи услышал, то долго не мог успокоиться. Из 15 моих одноклассников-евреев все до единого добровольно ушли в армию еще в 1941 году, и до конца войны дожило только четверо. Оба моих брата воевали в самом пекле передовой, старший брат, трижды раненный, дошел на своем танке до Венгрии, а средний, Лазарь, пехотинец, встретил день окончания войны на госпитальной койке в Новосибирске после четвертого тяжелого ранения. Обычно махровый неприкрытый антисемитизм гнездился в больших штабах, в уютных кабинетах «у власть предержащих». Существовала норма для штурмовиков – сделал 100–120 успешных штурмовок – представляешься к Герою. Но я лично знал несколько летчиков, перекрывших этот норматив в полтора-два раза, и никто из них ГСС не получил, хотя соответствующие наградные листы посылались. Потому что фамилии у них были следующие: Версес, Гольдин, Аксенгор,

Шабсай, Тереспольский и так далее. Этому никто не удивлялся… А в 1946 году и мне в высоких штабах доходчиво объяснили, «почем нынче фунт изюма».

– Что конкретно произошло?

– В сорок шестом году стояли в Вене. Летали мало, пили много. Летом мне дали отпуск на Родину. Возвращаюсь, а полка нашего нет! Находится на расформировании, кого-то определяли в бомбардировщики, кого-то направляли в другие штурмовые части, кого-то на учебу. Распределение новых назначений происходило в штабе 2-й воздушной армии. Мы по очереди заходили в кабинет, в котором заседал начальник отдела кадров армии полковник Иванов, здоровый мужик, весь увешанный боевыми орденами, хотя боевым летчиком он никогда не был. Рядом с ним находились наш комполка Компанеец и его заместитель Храпов. Передо мной зашел в кабинет офицер, и Иванов предложил ему поехать на учебу в ВВА имени Жуковского. Летчик отказался. Следующим зашел я. Комполка зачитал мою боевую характеристику. Иванов спрашивает: «Где думаете служить дальше?» Отвечаю: «Т-щ полковник, я слышал, что есть место на учебу в академии. Я бы желал там учиться». Иванов: «А с какого такого перепоя вы, лейтенант, вдруг решили, что являетесь достойным кандидатом на учебу?» Говорю, что честно воевал и хотелось бы в мирное время продолжить военное образование. И тут полковника перекосило. Он привстал, его лицо стало красным, и, имитируя и передразнивая местечковый акцент, с театральной картавостью Иванов ехидно переспросил: «Ой, шо ви говорите? Ви таки воевали?» Компанеец с Храповым сразу вскочили со стульев: «Товарищ полковник, как вы смеете?! Это один из лучших летчиков полка!» В ответ: «Молчать! Сидеть!» И тут и меня «заело», да пошла, думаю, эта армия с такими полковниками к такой-то матери, и я сказал: «Товарищ полковник. Служить не желаю! Требую отправить меня на медкомиссию!» А на медкомиссии меня признали «ограниченно годным к летной работе». Иванов еще долго возмущался: «Я знаю, б…, ваши гешефты! Я знаю, как ты добыл справку! Ты на меня тут глазами не стреляй! Ты у меня еще на Чукотке будешь винты самолетам крутить и белым медведям глазки строить!» Он потребовал повторной комиссии. Заключение врачей было прежним. А вскоре меня демобилизовали из армии.

– С каким оружием вы летали на штурмовку?

– Как обычно, с пистолетами. У меня был «парабеллум» в тяжелой кобуре черной кожи – пехота подарила. А Коля, стрелок,

летал с пистолетом ТТ. У нас с собой еще были финки-самоделки с наборными ручками, механики их делали из плексигласа. Летали в меховых куртках, унт не было. В вылет шли без орденов и документов.

– По возвращении из вылета на свой аэродром что делали в первую очередь?

– Я после приземления всегда сразу закуривал, хотя был некурящим и весь свой табак отдавал механикам. Но после штурмовки – курил…

– Кто считался лучшим воздушным стрелком в полку?

– У нас был стрелок Мамонтов, кавалер пяти орденов, сбивший несколько немецких самолетов. Он, несомненно, по праву считался лучшим, и уже после войны получил, кажется, третий орден Славы, стал полным кавалером.

– Как складывался для вас последний боевой вылет?

– Восьмого мая после обеда полетели бомбить переправы севернее Праги. Вернулись, выпили, пошли отдыхать. Вдруг в два часа ночи стрельба, шум вокруг. Часовой из БАО кричит нам: «Война закончилась!!! Немцы капитулировали!» Мы бросились обнимать друг друга, целовались, плакали. Вася Андрианов схватил пистолет и, как был, в одних трусах, побежал к начпроду. «Выбил» у него бутыль чистого спирта на 2,5 литра да плюс еще наши запасы. Только в шесть утра мы легли спать. А в 9.00 прибежал рассыльный из штаба: «Первая эскадрилья на получение задания, собраться у штаба полка!» А я на ногах не стою, другие экипажи – то же самое. Меня техники с трудом засунули в кабину, и мы полетели на штурмовку. Вернулись без потерь. А на следующий день полк сел на пражский аэродром с заданием – опередить американскую авиацию. Мы по очереди барражировали над городом, а свободные от полетов гуляли по освобожденной Праге. Прилетели американцы, пытались сесть рядом, а наши командиры им в небо интересный и характерный жест показывают.

– С боевыми товарищами после увольнения из армии вы поддерживали связь?

– Никогда не терял с ними связи. После войны я учился в Москве в транспортном экономическом институте, а мой комэск дважды Герой Советского Союза Андрианов тогда учился в ВВА. Он жил с женой и маленьким сыном в крохотной комнатке площадью 8 квадратных метров. Я часто бывал у них в гостях, мы

были настоящими друзьями. И к своему героическому командиру полка Компанейцу я часто ездил в Краснодар, он относился ко мне, как к родному человеку. А в семидесятые годы проводились уже регулярные встречи однополчан в Москве и Киеве, там я встретился со всеми остальными боевыми друзьями.

– Какой боевой вылет для вас самый памятный?

– Двадцать шестого января сорок пятого года. Плохие погодные условия были чрезвычайно неблагоприятными для нас и фактически полностью исключали возможность применения авиации. Но тогда мы получили приказ произвести штурмовку. Пошли всей эскадрильей: Андрианов, Петров, Блинов, другие экипажи. Этот вылет я запомнил до мельчайших подробностей, так как во время взлета у моего самолета лопнуло левое колесо шасси, и штурмовик отклонился от направления движения, и только чудо спасло его от столкновения со стоящими самолетами, и взрыва не произошло. После выполнения задания посадку я производил на одно колесо, и что мне пришлось пережить в эти мгновения – не могу забыть до сих пор. А задание было следующим: произвести бомбардировку войск противника, разгружающихся на ж/д станции. По данным воздушной разведки, на станции скопилось множество железнодорожных составов. Но нам, летчикам, никто не сказал, что на этой железнодорожной станции стояли эшелоны с узниками из лагеря Освенцим. Да и кто из штаба полка мог это тогда знать… Погода в тот день была мерзопакостная, видимость 200–300 метров, весь полет проходил «вслепую», только по приборам, и когда мы пробили облака на высоте свыше 2200 метров, то увидели станцию со стоящими на путях эшелонами и вдали – многие ряды складских помещений – пакгаузов. Мы даже не предполагали, что это лагерные бараки для заключенных Освенцима. Бомбардировка штурмовой авиацией с такой большой высоты малоэффективна, и командование об этом, конечно, знало. Обычно бомбометание проводилось с пикирования, с высоты 600 метров и ниже, приборов-прицелов у нас не было, и только нос самолета и перекрестье на лобовом бронестекле заменяли прицел. Но нам было приказано произвести бомбометание с большой высоты, то есть только посеять панику. Мы выполнили это задание. А на следующий день нашей пехотой был освобожден концлагерь Освенцим, и уцелевшие узники рассказали, что немецкая охрана и прочий фашистский персонал, увидев над лагерем советские «Илы», в панике сели на машины и сбежали, так и не успев уничтожить последних узников лагеря и замести следы своих преступлений. И если это действительно так

и было, то для меня этот вылет является самым важным в жизни. Если, даже косвенно, благодаря нашей штурмовке спаслись узники концлагеря, то я могу гордиться этим вылетом до самого своего последнего часа.

Пестеров Евгений Павлович

– Я родился в 1922 году в городе Ижевске, на Урале. Мы, мальчишки, были заражены идеей стать летчиками. Когда я окончил 9 классов, многие из нас подали заявление в аэроклуб, но, к сожалению, не все прошли. Не удалось пройти и мне,

потому что левый глаз у меня оказался 0,8. Но я не потерял надежды стать авиатором и подал заявление в Московское техническое училище Гражданского воздушного флота, которое в то время находилось в городе Тушино Московской области. Я приехал в Москву в августе 1940 года, сдал вступительные экзамены, прошел медицинскую и мандатные комиссии и был принят в это училище курсантом на отделение электротехники. Пока не начались занятия, я поехал в Парк культуры имени Горького. В то время там находилась парашютная вышка, и я решил прыгнуть. Забрался на парашютную вышку, подошел к краю. Сверху люди кажутся маленькими, страшно. Шагнул, и, когда открылся парашют, стало так приятно! Я видел стоявшую, задрав голову, толпу внизу – там были и мои приятели по сдаче экзаменов в училище. А 1 сентября началась учеба в училище. К февралю 1941 года мы прошли общеобразовательную и специальную программы. В феврале 1941 года училище было преобразовано в Военную авиационную школу авиамехаников. На западе уже шла Вторая мировая война, Германия приближалась к границам Советского Союза…

– В чем заключалась реорганизация?

– Реорганизация заключалась в том, что мы, во-первых, был гражданские люди – ГВФ, а стали военными. Значит, приняли присягу. Присягу мы принимали в Красногорском военкомате. Нам дали военную форму, а раньше была гражданская, гэвээфовская. Конечно, строгая дисциплина везде, строгий распорядок. И по территории училища, а тем более вне училища стали ходить только строем.

22 июня 1941 года, в воскресенье, мы, курсанты, собирались в увольнение в Москву, чистили сапоги, одежду, брились. В это время по радио нам объявили, что Германия вероломно нарушила договор о ненападении и напала на Советский Союз. Через несколько минут начался стихийный митинг. На митинге многие из выступающих просились на фронт. Но нам начальник училища генерал-майор авиации Соколов-Соколенок сказал: «Ребята, когда вы будете нужны, тогда мы вас направим на фронт». Начались интенсивные занятия, учеба стала более напряженной.

– Какую вы изучали материальную часть?

– И-16, И-15бис, И-153, СБ, Р-5. Двигатели, планер. Более того, на территории нашего училища находились экспонаты, в том числе «Юнкерс-52», «Сталь-3», цельнометаллический самолет конструкции Туполева, моноплан с верхним расположением крыла. Ну и другие самолеты были в качестве экспонатов и

учебных пособий. И что интересно, перекрытие щелей, которые нам приказали выкопать, сделали, отстыковав плоскости от «Юнкерса». Еще смеялись, что от бомб «Юнкерса» мы спасаемся под крылом «Юнкерса». Во время бомбежек стали выделять наряд на патрулирование улиц и важных объектов. Мы боролись с «зажигалками», следили, чтобы везде соблюдалась светомаскировка, чтобы не было праздношатающихся людей. Короче говоря, патрулировали в городе Москве и Тушино.

– Из вас готовили механиков широкого профиля?

– Я был механиком по авиационному электрооборудованию, это более узкая специальность. Мы стали учиться по 10–12 часов в день, без выходных, и ускоренный курс окончили 31 июля. 1 августа 1941 года меня в группе выпускников этой школы из 6 человек направили на Ленинградский фронт. Попали мы в 428-й истребительный полк, который дислоцировался на аэродроме Гатчина – старинном аэродроме, который был еще до Октябрьской революции. Но, к сожалению, полк не успел сформироваться полностью, когда фашисты, прорвав оборонительные сооружения под Лугой, подошли к самой Гатчине. Под Ленинградом оказалось очень много наших поврежденных самолетов, – и тогда собрали несколько бригад, и приказом Военного совета Ленинградского фронта были организованы ремонтные авиационные базы. Нас направили в город Ленинград во 2-ю ремонтную авиационную базу, которая находилась на территории авиационного завода № 47. Этот завод был крупным, у него было свое летное поле, и там мы ремонтировали наши поврежденные самолеты. Мне пришлось в основном ремонтировать истребители. На бомбардировщиках я работал мало.

– С точки зрения электрооборудования, что выходило из строя, что приходилось больше всего ремонтировать?

– Приходилось менять кабельную сеть, электрооборудование, аккумуляторы, генераторы и другие бортовые приборы, мы делали пробную зарядку аккумуляторов, пробные пуски генераторов и наладку этого оборудования на самолете. Территория завода обстреливалась дальнобойными артиллерийскими орудиями противника. Ведь враг подошел уже к Пулковским высотам, а наш завод находился в пределах видимости. У нас были, конечно, потери – и среди военных, и среди гражданских, – рабочих завода. Очень печально, что среди погибших были женщины. Когда обстрел и бомбежки усилились (это было примерно в конце сентября 1941 года), нас перебросили

на территорию авиационного завода № 21. Находился он на северо-востоке Ленинграда. Там мы продолжили ремонтировать самолеты. В конце октября, когда уже нечего было ремонтировать, когда оставались буквально считаные экземпляры наших действующих самолетов, нас, авиационных механиков, техников, инженеров, собрали под крыло 439-го истребительного авиационного полка и направили на станцию Ладожское Озеро. Мы ждали погрузки на корабли Ладожской военной флотилии, чтобы плыть на Большую землю, но перед нами две баржи с эвакуированными из Ленинграда стариками и детьми были потоплены фашистской авиацией, и нас задержали до тех пор, пока не испортится погода в этом районе. И вот в конце октября – начале ноября нас погрузили на канонерскую лодку «Норе» из состава Ладожской военной флотилии, и мы поплыли на противоположный берег озера. Был шторм, корабль бросало, как щепку. Наш состав в основном был технический, все лежали на палубе, чтобы удержаться при этой штормовой погоде. Моряки ходили между нами и смеялись: «Эх, вы, летчики, даже морской качки не выдерживаете!» Многие были в плачевном состоянии – рвало страшно! Ну, наконец, мы доплыли до Новой Ладоги, нас выгрузили и на машинах довезли до железнодорожной станции. Оттуда поездом поехали в город Череповец. Там нас переформировали и в январе 1942 года направили на Карельский фронт.

На Карельский фронт я прибыл в начале февраля. Попал я под Мурманск, в 147-й истребительный полк, на аэродром Мурмаши. Полк защищал Мурманск. Фашисты бомбили Мурманск так нещадно, что он горел и день и ночь. Громады фашистских бомбардировщиков летели на Мурманск эшелонами. Наш истребительный полк был вооружен истребителями И-16, американскими истребителями «Томагавк» и «Киттихаук». И вот на этих самолетах наши летчики делали чудеса. Они, невзирая на численное преимущество противника, отражали атаки фашистских самолетов и очень часто вступали в бой, когда у фашистов было большое преимущество. Многие шли на таран, когда заканчивались боеприпасы. Летчик нашего полка старший лейтенант Алексей Хлобыстов совершил 3 тарана в воздушном бою: в том числе 2 тарана в одном воздушном бою. Капитан Поздняков, командир эскадрильи, тоже сделал таран. За мужество и стойкость, которые проявил наш полк, в марте 1942 года ему было присвоено звание Гвардейский: он стал 20-м гвардейским истребительным полком.

– Вы так и были механиком электрооборудования?

– Да, я так и был механиком электрооборудования. Это должность эскадрильного подчинения: один механик на эскадрилью.

– Радиооборудование входило в вашу компетенцию?

– Нет, был радиотехник. Спецслужбы на самолетах в истребительной авиации, так же как и в штурмовой, состояли из трех специалистов: механик по электрооборудованию, механик по радиооборудованию и механик по приборам. Отдельно была служба вооружения. И отдельно были мотористы и механики самолетов, объединенные тоже в звенья и эскадрильи.

– Ваша эскадрилья на каких самолетах была?

– «Томагавк».

– Как вам электрооборудование «Томагавков» после И-16?

– Электрооборудование на «Томагавках», конечно, было более сложным, но кое-кто из нас, техников, знал английский язык, а кое о чем мы догадывались, как говорится, «на практике».

– У вас в полку не было представителя от фирмы-производителя?

– Нет, только инструкции на английском языке. Технику эту мы освоили без американских специалистов. Самим приходилось осваивать, но освоили – и эксплуатировали «Томагавки» и «Киттихауки» вполне нормально, без осложнений. Техника прибывала в деревянных ящиках.

– Какое у вас было звание?

– Тогда я имел звание сержант. В июле – августе 1942 года Верховным главнокомандующим было принято решение о формировании дополнительных авиационных частей на фронтах, в том числе и на Карельском фронте. На Карельском фронте началось формирование истребительных полков, номера которых начинались на 800. На формирование 837-го истребительного полка в составе бригады я был направлен в город Мончегорск, на аэродром Мончегорск: это немного южнее Мурманска. И там мы начали получать английские истребители «Харрикейн». В Мончегорске мы освоили этот истребитель. Кстати, истребитель этот очень неважный. Вооружение у него было слабое – 12 мелкокалиберных (калибром 7,6 миллиметра) пулеметов. Это для современных в то время немецких истребителей был горох, который не мог нанести никакого ущерба. Поэтому нашим техническим службам, в том числе и мне, пришлось

перевооружать эти истребители на наше вооружение: две 20-миллиметровые пушки и два пулемета калибра 12,7 миллиметра; кроме того, подвешивали 4 реактивных снаряда под крылья.

Интересный был случай: английские бомбардировщики после бомбежки немецких тылов делали посадку на нашей территории. И вот один из них заблудился и был посажен на аэродроме Мончегорска. Наши истребители взлетели, зашли к нему в хвост, и только благодаря тому, что была хорошо налажена связь, был дан отбой атаке, и им удалось посадить свой самолет на наш аэродром. Когда после угощения в столовой командир полка и инженер полка решили показать английским летчикам нашу войсковую часть, их провели по стоянкам. Около одного самолета остановились. Инженер полка приказал механику самолета подключить один пирозапал к одному реактивному снаряду, и по его команде был сделан пуск этого реактивного снаряда. Эти летчики пригнули голову: «Гуд, гуд». А когда увидели пушки да еще крупнокалиберные пулеметы – «О, гуд, гуд», качают головой. Они удивились, как быстро русские сумели перевооружить их слабо вооруженные истребители мощным вооружением.

Хвост у истребителя «Харрикейн» был очень легким, а аэродромы в основном были грунтовые. Поэтому при взлете были случаи капотирования. То есть самолет переворачивался через винт, хвостом вверх. Чтобы этого не произошло, механику самолета вменялось в обязанность при выруливании сидеть на хвосте. И был такой случай в соседнем 839-м полку, когда летчик, выруливая на старт, на старте не остановился, а сразу пошел на взлет, и механик, который сидел на хвосте, взлетел вместе с летчиком. Он пробил перкалевый киль руками и обхватил переднюю кромку киля, этим самым удержался на хвосте. Летчик увидел это в зеркало, и блинчиком, блинчиком развернулся – и посадил самолет на свой аэродром. У механика на голове был клок седых волос. Что он пережил – это понятно. В других частях были случаи, когда механики при взлете погибали.

Мы переучились на «Харрикейны», и в сентябре 1942 года нас перебросили на аэродром Мурмаши защищать мурманское небо. Мы защищали Мурманск, Туломскую гидроэлектростанцию, которая была рядом с нашим аэродромом, Кировскую железную дорогу. 837-й полк за месяц боев потерял всю материальную часть (я уже говорил, что материальная часть была слабой) и почти весь летный состав. Полк был расформирован, и нашу группу направили на аэродром под Ужение в 17-й гвардейский штурмовой авиационный полк. Командовал им Герой Советского Союза подполковник Белоусов. К нам по железной дороге в ящиках стали прибывать новые самолеты Ил-2. Была зима,

страшный мороз. Самолеты пришлось собирать прямо на аэродроме. Поскольку сборка включала в том числе и всякие монтажные работы, то к рукам, к пальцам механиков прилипали гайки, болты, шурупы, шайбы; были случаи обморожения. Несмотря на это, мы собрали все прибывшие самолеты Ил-2 и перелетели на аэродром Африканда. Там летный состав прошел тренировку, прошел обучение, и полк начал боевые действия на самолетах Ил-2. Сначала эти самолеты были одноместные. Но боевая практика подсказала, что штурмовики, которые летают на низкой высоте и в основном помогают пехоте, танкам и наземным войскам, подвергаются ожесточенным атакам с хвоста. И было принято решение восстановить двухместный вариант. Он был предложен главным конструктором Ильюшиным еще до войны, но в то время он был отвергнут с точки зрения экономии средств. И вот эта экономия средств обошлась боком: очень много летчиков погибло именно потому, что не было воздушного стрелка.

– Вы сами не переделывали в полку на двухместные?

– Был случай переделки одноместного Ил-2 на двухместный, но это была неудачная конструкция: у нас самих не получилось сделать. А в это время уже подоспели двухместные: уже пришли ящики с деталями и узлами двухместных самолетов.

– Почему не получилось?

– Потому что было трудно пулемет двигать по горизонту. По вертикали пулемет хорошо двигался, но турель не получилось сделать, делали шкворень. Чтобы прицелиться в атакующий с боку истребитель, стрелок должен был вылезать из кабины верхней частью тела. Это было очень неудобно и неэффективно.

В марте 1943 года я еще не потерял надежды полетать, а кроме того подействовало письмо, которое я получил от отца с Украинского фронта. Отец, по моим представлениям – старик, на фронте был дважды ранен, а я, его молодой сын, сижу на земле?! И я подал рапорт на курсы воздушных стрелков, которые были организованы при нашей дивизии. Наша группа, 12 человек, была организована из специалистов авиационных частей. Последующие группы были сформированы из наземных частей, из пехоты, из других родов войск.

На курсах мы изучали конструкцию фашистских самолетов, теорию воздушной стрельбы, конструкцию нашего вооружения. По теории стрельбы помимо теоретического курса были полеты на Ил-2, в хвосте которого летел самолет У-2 и тащил конус. В этот конус надо было попадать при различных ракурсах, при

различных направлениях полета конуса. Это была самая главная дисциплина – стрельба по конусу. Прыжок с парашютом тоже входил в подготовку.

– Из кабины Ил-2?

– Нет, из У-2. У нас были прыжки с Ил-2, – вынужденные, уже в боевых условиях, – но мне посчастливилось не прыгать. Из кабины сложно вылезти – там есть трос ограничителя открытия «фонаря», который надо миновать, чтобы выпрыгнуть. Хотя были два случая, когда «фонарь» был полностью выбит фашистским снарядом!

Так вот, мы прошли курс подготовки. Среди преподавателей был старший лейтенант Арбузов, «теоретик», но прошел вместе с нами подготовку и впоследствии летал как воздушный стрелок, хотя звание у него было старший лейтенант.

– Вы начали летать с какого периода?

– Июль 1943 года. С первым командиром я не сделал ни одного боевого вылета, он погиб при облете. Его звали Михаил Фордапалов, я к нему только-только был назначен. Он погиб при облете самолета после замены двигателя: вошел в слишком крутой вираж, свалился на крыло и погиб. Это было в Шонгуе. С ним я летал на тренировочные полеты, а на боевые не летал. Потом меня включили в экипаж командира звена гвардии лейтенанта Василия Никитовича Парфенова – очень смелого, отважного летчика. Я очень благодарен ему за то учение, которое он мне провел. Когда командир полка, выстроив летный состав, знакомил с очередным заданием и спрашивал: «Кто хочет лететь?», он неизменно поднимал руку: «Мы». Это командир полка ценил и на все ответственные задания отправлял экипаж Парфенова.

1.7.1944. Экипаж самолета Ил-2 17 ГШАП. Гвардии лейтенант В.Н. Парфенов и гвардии сержант Е.П. Пестеров

– Вы помните свой первый боевой вылет?

– Да. Мы штурмовали штаб 6-й горно-егерской дивизии в районе Титовки. Восьмерку наших штурмовиков повел сам командир полка гвардии майор Андреев. Эта восьмерка представляла собой четыре пары. Прикрывали нас истребители 20-го гвардейского полка, в котором я когда-то служил. Мы взяли курс примерно на 285 градусов и вышли севернее Титовских мостов – там находился штаб. Мы зашли с севера, зенитки нас обстреляли, но поскольку заход был с севера, то они уже не сумели поразить нас в начале атаки. Поэтому мы сделали два захода, разбомбили два или три дома, траншеи, огневые точки – и благополучно, без потерь, вернулись на свой аэродром. Это был мой первый боевой вылет.

Командир звена 17 ГШАП Василий Никитович Парфенов

– Как вы себя ощущали?

– В первом вылете я был очень несведущим наблюдателем. Мало что заметил, хотя мы были над целью примерно минут 15. Но траншеи я видел, дома разрушенные видел, речку Титовку я тоже видел.

Позже мы с Парфеновым совершили 57 боевых вылетов: на аэродром Луастари, на Титовские мосты, которые тоже были в руках фашистов. Аэродром Луастари был очень сильно прикрыт и

зенитными средствами, и истребителями противника. Там погибло много наших летчиков и особенно стрелков. Особенно много мы с ним совершили боевых вылетов на Свирско-Петрозаводском направлении, в Южной Карелии. Там мы делали по 3–4 боевых вылета в день. Парфенов не знал устали. Были у нас и потери. 1 июля 1944 года наша шестерка под командованием командира эскадрильи гвардии капитана Николая Артамоновича Белого получила задание обнаружить танковую колонну фашистов и штурмовать ее. Мы вылетели с аэродрома Витлица, вышли на дорогу Ряже-Питкеранта и повернули на запад. По дороге двигались фашистские повозки, солдаты, но командир не обращал на них внимания, он искал основную цель – танковую колонну. И вот в районе Ветла озера он обнаружил танковую колонну на опушке леса и устремился в атаку. Остальные за ним. Мы летели второй парой. Я оглянулся – на земле несколько взрывов. Мой командир тоже открыл огонь, сбросил бомбы, я второй раз оглянулся и увидел огромный столб пламени. Выходим из атаки – а ведущего нет. Гвардии капитан Белый и его воздушный стрелок гвардии старший сержант Георгий Калугин врезались в танковую колонну: это вызвало такой огромный столб пламени, что фашистские танки горели. Мой командир Парфенов взял командование оставшейся группой на себя, и мы совершили еще три захода. В нас кипела злость! Мы были огорчены гибелью своего командира: он был отважный летчик, водил нас на ответственные задания и погиб на наших глазах. Когда мы прилетели домой, то поклялись перед знаменем полка мстить фашистам за смерть нашего любимого командира.

Запомнился еще один вылет в район Титовки. Задание было – разбить Титовские мосты. Мы вылетели парой: Парфенов ведущий, гвардии младший лейтенант Горобец – ведомый. Воздушным стрелком у него был гвардии сержант Наседкин. Мы отштурмовали позиции фашистов (огневые точки западнее Титовки) и вышли на второй заход. Во время второго захода мы должны повернуть на восток, идти на свой аэродром. И вот в это время нашего ведомого младшего лейтенанта Горобца и воздушного стрелка сержанта Наседкина сбили зенитным снарядом. Они погибли западнее сопки, которая стоит недалеко от реки Титовки. Мы были, конечно, потрясены. Когда вернулись на свой аэродром, то рассказали корреспонденту газеты «Боевая вахта» – он поместил заметку о геройской гибели Горобца и Наседкина.

Донесение о результатах разведки. Подпись под фотографией в левом верхнем углу: «На станции Пяятяоя бронепоезд, состоящий из бронепаровоза и четырех площадок. На запасном пути стоят три крытых вагона». Подпись под фотографией в правом нижнем углу: «Железнодорожный состав на станции Пяятяоя. Паровоз разрушен». Ниже: «8.7.1944 в 12.35–13.35 2 Ил-2 ведущий лейтенант Парфенов выходили на штурмовку железнодорожного эшелона на станциях Паперо, Пяятяоя, где находились два состава с паровозами и один состав без паровоза в 200 метрах от станции Пяятяоя. С высоты 1000—450 метров сброшены бомбы и сделано два захода на штурмовку. В результате повреждено семь вагонов, разбито четыре вагона, поврежден паровоз».

Был у нас с Парфеновым и такой случай: мы летели на разведку и штурмовку железнодорожной станции вблизи Лаймалы. Ведя на цель, мы сфотографировали эшелоны, после чего начали атаку. Зенитки взяли нас в клещи, с земли в нашем направлении тянулись разноцветные трассирующие следы. И вот один снаряд пробил пол моей кабины, прошел у меня между ног, ударился о край бронеспинки, отвалил этот край и вышел в фюзеляж. Я оглянулся на своего командира: он спокойно ведет, поэтому я тоже успокоился. Но потом подумал: «А что же там натворил за бронеспинкой вражеский снаряд?»

– Но это же не спинка, а бронедверца?

– Спинка состоит из трех плит: передо мной передняя плитка, имеющая проем и дверцу, – и боковые под углом. И вот я отстегнул парашют, открыл дверцу бронеспинки, залез в фюзеляж – и ахнул. Тяга руля высоты – алюминиевая трубка – была почти полностью перебита. От работы мотора она вибрирует и вот-вот должна переломиться. Что делать? За голенищем сапога у стрелка обычно была полетная карта – планшетов нам не доставалось. Я выхватил из-за голенища полетную карту, оторвал узкую полосу, обмотал вокруг поврежденного места, зажал пальцами правой руки и стал держать. Летчик ничего не знает, он шурует рулем. У меня рука затекла. Что делать? Я поставил локоть на стрингер, и получилась живая качалка. Так мы летели до самого аэродрома. Когда сели и зарулили, слышу крики встречающих: «А где же стрелок?» Мой командир иногда любил пошутить. Он выскочил на крыло, заглянул в мою кабину и говорит: «Ну, мы задание выполнили, а Женька мой выпрыгнул с парашютом». – «Как же выпрыгнул? «Фонарь» кабины закрыт!» Тут я вылезаю – у меня руки и ноги занемели, и я еле-еле вылез из кабины. Все закричали: «Ура! Оба живы». Меня стали качать. Командующий 7-й воздушной армией, узнав об этом случае, подписал приказ о награждении меня орденом Отечественной войны II степени. В представлении было написано: «За мужество, героизм и смекалку, проявленные в тяжелых условиях, спасая поврежденный самолет, наградить орденом Отечественной войны II степени».

– Какого числа это было?

– Представление было 10 июля 1944 года. А 15 июля мы с Парфеновым совершили 4 боевых вылета. Но, к сожалению, в этот день погибли командир звена младший лейтенант Антонов и воздушный стрелок Денисенко, наши боевые друзья. Тут столько погибло…

15.7.1944. 2 Ил-2 (ведущий командир звена гвардии лейтенант В.Н. Парфенов с воздушным стрелком гвардии сержантом Е.П. Пестеровым и ведомый командир звена гвардии младший лейтенант Мезенин И. с воздушным стрелком гвардии сержантом Плачендовским К.И.) бомбардировали и штурмовали два железнодорожных эшелона с паровозами на полустанке Суйстамо

Вот еще был случай. Мы штурмовали артиллерийские позиции в районе между Фалмой и Петкеранта, и в первом заходе фашистский снаряд повредил бензопровод к нижнему бензобаку. Мы вышли из атаки, и когда командир сообщил, что самолет подбит, он получил указание лететь на свой аэродром. Остальная группа продолжала штурмовать. Мы летим вдоль берега Ладожского озера. Высота примерно метров 400–500, ясное небо, ясная погода, а фюзеляж мокрый. Что такое? Я высунул руку из «фонаря», потрогал, понюхал – бензин! Вот в такой обстановке – облитый бензином самолет, выхлопные патрубки пышут пламенем – мой командир ведет самолет. Вся его кабина в парах бензина. Он надел очки, чтобы спасти глаза, открыл «фонарь», высунул голову налево из кабины – и только так спасся от отравления бензиновыми парами. Командир вел самолет на высоте 400–500 метров вдоль берега Ладожского озера: если бы самолет загорелся, он бы тогда сделал вынужденную посадку на песчаную отмель берега. Но мы долетели, и самолет на свой аэродром он посадил, правда, немножко промазал по

направлению, и мы выкатились за пределы аэродрома. Он выключил мотор и потерял сознание. Я выскочил из кабины, и в это время подбегает медсестра. Мы с медсестрой вытащили летчика из кабины – он был без сознания, весь облит бензином! Мы положили командира на траву, подъехал главный врач полка, дал ему понюхать нашатырный спирт, но ничего не помогало. Тогда он приказал медсестре и мне раздеть его догола и обработать марганцовкой. Мы начали обрабатывать марганцовкой, он стал, как индеец, красный, но в сознание не приходил. В таком состоянии мы на машине отвезли его в лазарет, и там его на следующий день привели в сознание. Такое сильное было отравление парами бензина. Мы не зря обработали марганцовкой все тело, потому что все пропиталось бензином. Вообще, только его умелое пилотирование нас спасло: он не изменял режима работы двигателя, чтобы, не дай бог, выхлопные газы не подожгли самолет. И даже на этот случай он предусмотрел возможность посадить самолет на берегу.

– Насколько я понял из вашего рассказа, основной противник – это зенитная артиллерия?

– Да. В Финляндии – в основном зенитная артиллерия. Там зенитная артиллерия была сильной, а истребители слабые. У нас 90 % погибшего летного состава стали жертвами зенитного огня.

– С финскими летчиками в воздушном бою не приходилось встречаться?

– Мне не приходилось. Просто приходилось вести заградительный огонь против истребителей, отгонять их приходилось. С бипланами «фоккерами» мы встречались, но они обычно уходили от огня.

– Было различие между финскими зенитчиками и немецкими? Была разница между тем, кого штурмовать: финнов или немцев?

– Да, разница была. Финские зенитчики были более точными. Их огонь был более эффективным. Но немцы брали массовостью – у них была очень насыщенная зенитная оборона.

– Тяжело удержаться на брезентовом ремне?

– Удержаться легко, когда в нормальном полете и стрельба в заднюю полусферу. Но когда углы атаки уже превышают 45 градусов, тогда неудобно, потому что приходится тянуться. А сиденье – оно, конечно, позволяет изменить положение тела. Но если бы сиденье так же, как турель, двигалось и по направлению:

и вдоль оси самолета и поперек, было бы, конечно, удобнее.

– Вы пристегивались?

– Нет, никогда не пристегивались. Ноги держали враспорку, чтобы было устойчивое положение, чтобы можно было прицеливаться.

– Брезентовое сиденье было натянуто до упора или все-таки со слабиной?

– Оно позволяло регулировать высоту, выбирать самое удобное положение по росту. Я не натягивал.

– Говорили, что снимали «фонарь», чтобы увеличить сектор обстрела. У вас в полку «фонарь» не снимали?

– Были у нас такие случаи, без «фонаря» летали. Но я летал с «фонарем».

15.7.1944 2 Ил-2 (ведущий командир звена гвардии лейтенант В.Н. Парфенов с воздушным стрелком Е.П. Пестеровым и ведомый командир звена гвардии младший лейтенант Мезенин И. с воздушным стрелком гвардии сержантом Плачендовским К.И.) бомбардировали и штурмовали два железнодорожных эшелона с паровозами на полустанке Суйстамо

– Пулемет БТ надежный?

– У меня не было ни одного отказа.

– Даже можно было длинными очередями стрелять?

– Да. Могу рассказать такой эпизод: я уже говорил, что, когда я находился на аэродроме Мончегорск, на наш аэродром сел английский экипаж. Пока члены экипажа сидели в столовой полка, с командиром полка беседовали, мы, механики, залезли в этот английский бомбардировщик. И, как все механики, давай смотреть, как у них готовится самолет. Во-первых, что нас удивило, – в кабине пилотов много окурков. У нас курить разрешалось не ближе 25 метров от самолета, и на самолетной стоянке курить было запрещено. За это очень строго наказывали! Но я, поскольку интересовался вооружением, заглянул в ствол пулемета заднего стрелка. Я не увидел неба через этот ствол, настолько ствол был забит пороховым нагаром. У нас после каждого вылета, какой бы он тяжелый ни был, вооруженцы, механики, техники обязательно чистят оружие. У нас ствол был всегда чистый, смазанный. Поэтому у нас такая была безотказная техника. А вот англичане, видимо, этого не делали.

– Вы БТ сами обслуживали?

– Нет, вооруженцы.

– И ленты заправляли они?

– Да. Но мы, конечно, помогали. Когда четыре вылета в день, тогда и летчик помогает, и стрелок помогает.

– Вы не помните, в какой пропорции заправляли ленты, бронебойный – зажигательный?

– В различной пропорции, смотря какая цель. Когда бомбили танковые колонны, тут бронебойных 80 % и зажигательных 20 %. Но обычно было 50 на 50: один зажигательный, один бронебойный.

– Летчики давали возможность вести огонь стрелкам по наземным целям?

– Обязательно. Когда мы штурмовали одну из финских железнодорожных станций, мы сделали три захода, и мой командир командует: «Женя, делаю для тебя заход!» Еще мы штурмовали рано утром казарму фашистских солдат и видели, как в нижнем белье эти солдаты выскакивали, разбегались в стороны. И вот в это время мой командир сказал: «Следующий заход, Женя, делаю для тебя». На выходе из пикирования мне пришлось выпустить несколько длинных очередей по фашистам, которые бежали кто куда. Но стрелял я только по команде командира.

– Оставляли боекомплект на возвращение?

– Обязательно. Исключением был тот случай, когда погиб командир эскадрильи и мы в ярости штурмовали танковую колонну. Тогда мы израсходовали весь боекомплект, потому что было очень жалко командира, обидно, что мы его потеряли.

– Вам выдавали бортовой паек?

– Да. Шоколад, консервы, сухари и спирт.

– Съедали или с собой возили?

– С собой возили. Это была специальная коробка, крепилась к борту. Содержимое этого контейнера всегда было неприкосновенным – за этим следили штабные работники. А еще у стрелка был автомат, тоже прикреплен к борту. Если вынужденная посадка, бери автомат и выбирайся к своим. Вот Елкин со своим стрелком Назаровым выбирались с территории противника.

– Вы питались с летчиками в одной столовой?

– Да. В летной столовой.

– В основном жили в землянках?

– Да. Только в Мурмашах были бараки.

– Жили в одной землянке или жили поэскадрильно?

– Поэскадрильно, но стрелки жили в отдельной землянке. В нашей землянке на аэродроме Шонгуй жили погибшие потом Калугин, Наседкин, Денисенко, Тихомиров, по-моему, и еще я. Поскольку я был в свое время электромехаником, я, конечно, сумел смонтировать различные светильники. У каждого над кроватью был светильник. Как-то познакомился кто-то из летчиков с зенитчицей из соседнего полка. А зенитчица оказалась ни много ни мало – цыганкой. И вот она приходила к нам. У них дисциплина была очень строгой, но она приходила, – видимо, умела как-то обойти своих командиров. И на танцы приходила, а однажды пришла с гитарой. И вот она пела цыганские песни, сидя в нашей землянке. А мы, все воздушные стрелки, облепили ее, все ее обнимаем, целуем, а она безотказно нам поет и пляшет. Это я к тому, что у нас довольно уютная была землянка.

– Вечером, когда полеты кончились, что делали?

– Когда затишье, на танцы ходили, кино смотрели и просто ходили друг к другу в гости. Все это было в пределах допустимых сроков. Предположим, отбой в 10 часов, ты должен к этому

времени быть на месте. Подъем в 6 часов, ты должен быть в казарме.

– Женщины в полку были?

– Да, были – оружейницы. Романы были. Елкин женился на одной оружейнице. Ему, как офицеру, командир полка разрешил зарегистрировать брак.

– Кормили вас хорошо?

– Нормально. Не голодали.

– При постановке задачи вы вместе с летчиком находитесь? Вы всегда знали, какую задачу Вы выполняете?

– Мы не всегда знали, но мы присутствовали при постановке задачи. Населенные пункты стрелок не всегда знал, но для этого он с собой носил карту. Задачу экипажу ставят или в землянке на командном пункте, или прямо уже на стоянке. А когда идешь к самолету, если что не ясно – спросишь у командира. Я всегда спрашивал. Он, конечно, был немногословен, но когда я спрашивал, он отвечал. А за штурвалом он был отчаянным!

– Не хотелось его оставить?

– Нет. Наоборот, мне, конечно, было приятно осознавать, что он такой смелый, отважный, умелый, хорошо пилотирует. Я считаю, что благодаря командиру я остался в живых.

– Стрелки обсуждали: с кем лучше летать, «а мой», «твой», и так далее?

– Конечно, обмен мнениями был. Но чтобы такого явного нежелания с кем-то летать, я не замечал. Чтобы стрелок отказывался с кем-то летать – при мне такого не было, таких случаев я не помню.

– После вылетов всегда давали 100 грамм?

– Да, после каждого боевого вылета. Если 2 вылета – то 200 грамм. Если погиб экипаж, ставим на скатерть прямо на траве два стакана погибшим, и свои берем, и пьем на помин души. Поминали сразу. Личными вещами погибших занималась вещевая служба, они отправляли родным.

– Бывало такое, что сбили, а люди возвращались?

– Да. Тот же Елкин со стрелком. Были сбиты и вернулись.

– Как складывались отношения с комиссаром?

– У нас был летающий комиссар, он жил нашей жизнью. Конечно, проводил и всякие собрания: прием в партию, и так далее.

– Какие были взаимоотношения с техниками?

– Мы им помогали, дружили. Жили мы часто в одной казарме с техниками, если считать в Мурмашах. В Шонгуе землянки у нас были разные. Я тоже прошел службу техника, я знаю, что это служба тяжелая, трудная. День и ночь надо готовить самолеты, надо ремонтировать, надо их обслуживать.

– Бывали случаи в полку, когда стрелок выпадал из кабины?

– Был один случай, когда стрелок случайно нажал на спусковой крючок ракетницы, решил, что в самолет попал снаряд, открыл «фонарь» и выпрыгнул. Это было уже над нашей территорией. Он потом вернулся.

– СПУ всегда хорошо работало?

– Я не помню, чтобы были отказы.

– Обычный боевой день как начинался и как заканчивался?

– Подъем всегда в одно время, в 6 часов. В летние дни может быть и в 4–5. Утром брились. Не было такой приметы, что перед вылетом бриться нельзя. Небритым нельзя в строй! Перед вылетом завтракали, иногда завтракали после вылета. Аппетит был хороший.

Накануне форсирования реки Свирь наш полк в составе двух шестерок (12 самолетов) получил задание разбомбить переправу в районе пункта Пидмах. Вылетели. Командовал группой сам командир полка. Мы летели в первой шестерке. Эта шестерка полностью выполнила задание: мы разбомбили переправу. По реке плыли бревна, сваи, вторая шестерка ушла на запасную цель – штаб финской дивизии. В первый день наступления было столько в небе самолетов! Это невероятно! Я никогда столько не видел. Одних штурмовиков было больше 150! А бомбардировщиков! А истребителей! Три дивизии штурмовиков – и все они беспрерывно друг за другом штурмуют! Был сплошной дым на высоте 200–300 метров! Мы влезали в этот дым, находили наземные цели, штурмовали…

Расскажу еще один карельский эпизод, который тоже характеризует моего командира Парфенова как отважного, смелого летчика. Мы получили задание вылететь на штурмовку артиллерийских позиций западнее озера Туолвоярви. Вырулили

и, как ведущие, взлетели первыми, – и ждем взлета ведомого. Елкин вырулил, стоял, стоял на старте, пылил, пылил, – и вырулил на стоянку. Оказывается, в это время была команда вернуться на свою базу. Но мой командир поворачивает на запад, и мы летим к аэродрому истребителей. Истребители должны сопровождать нас до цели. Мы летим над аэродромом истребителей, видим на старте два самолета. Они пылят, ждут команды на взлет, но тоже прекращают пылить и отворачивают на стоянку. Так мой командир и в этом случае опять поворачивает на запад, и мы летим одни. Подлетаем к Туолвоярви: по дороге навстречу друг другу двигаются автобус и две повозки. Мой командир заходит на пикирование, штурмует автобус, штурмует повозки. Повозки опрокинулись, автобус валяется на обочине, солдаты разбежались в лес. Отштурмовали, полетели дальше. Основная цель – это артиллерийские позиции. Мы вышли на основную цель на низкой высоте, метров 50. Зенитчики не успели нас обстрелять, мы сбросили бомбы и начали штурмовку снарядами и пушками. Второй, третий заход. Три захода мы сделали по этим позициям. Бомбы разорвались в траншеях обслуги, зенитки замолчали, и мы пошли на восток, к себе домой. Когда мы сели на своем аэродроме, мой командир выскочил из кабины, подходит к командиру полка и докладывает: «Товарищ гвардии майор, задание выполнено». Гвардии майор Андреев в ярости с кулаками на Парфенова: «Какое право ты имел лететь? Получил команду возвратиться на свой аэродром?» – «Нет, не получил». Командир полка приказывает начальнику связи майору Маковею: «Маковей, проверьте радиоаппаратуру». Маковей залезает в кабину, проверяет аппаратуру, аппаратура оказывается работоспособной. Командир полка в ярости: «Парфенов, отстраняю тебя на 5 полетов!» Для моего командира отстранение от полетов было более ужасным, чем гауптвахта. Он приуныл и два дня ходил с поникшей головой. Через два дня командир полка смилостивился, отменил свое наказание и разрешил лететь, и мы продолжали летать на штурмовку. Это говорит о том, как он любил летать, как он рвался в бой, и даже невзирая на команду, полетел один, без сопровождения на штурмовку.

Я с ним совершил 57 боевых вылетов. И к этому времени на юге Карелии наши наземные войска вышли на границу с Финляндией и военные действия были приостановлены. Полк понес большие потери. Для следующей операции, для освобождения Советского Заполярья на аэродром Сапуха, на котором мы стояли последнее время, прибыли летчики из связной и из легкой авиации – У-2, Р-5. На аэродроме Сапуха были

сформированы и пополнены летным составом эскадрильи. Прибыла еще группа воздушных стрелков, подготовленных на курсах дивизии, были укомплектованы экипажи. Мы перелетели на аэродром Африканда и там прошли подготовку в новом составе. К сожалению, пришел новый командир полка, и с этим командиром полка мой командир Парфенов не поладил и был переведен в 609-й штурмовой авиационный полк. Я просился у командира полка уйти вместе с ним, но из-за нехватки воздушных стрелков меня командир полка не отпустил. Я с сожалением, конечно, расстался со своим командиром. И всю жизнь я ему благодарен за то, как мы с ним хорошо дружили и любили друг друга! Дальше он воевал на Белорусском фронте. Остался жив.

Когда он ушел, меня включили в состав экипажа гвардии лейтенанта Веселкова. После подготовки в Африканде полк перелетел на аэродром Мурмаши, там мы прошли ознакомление с театром военных действий, совершили несколько учебных полетов к линии фронта: изучали место боевых действий. В конце сентября полк перелетел ближе к фронту на аэродром Урагуба. Это аэродром на побережье Губы Ура, на побережье Баренцева моря. Там скопилось несколько штурмовых полков, и жилья не хватало. Техсостав жил в палатках, а летный состав в землянках. Конец сентября и октябрь был холодным – пронизывающие ветры. Технари, конечно, мерзли в этих палатках. Но пришлось все это выдержать. 7 октября мы вылетели с Веселковым в составе шестерки (командир шестерки гвардии капитан Андреевский) на штурмовку опорных пунктов противника восточнее сопки Кариквайвиш. Там были опорные пункты фашистских егерей, они не давали возможности нашим наземным войскам подняться в атаку. Мы совершили два боевых вылета на штурмовку этих огневых позиций, они замолчали, и наши наземные войска пошли в атаку. Командующий 31-м стрелковым корпусом объявил нам благодарность.

– У каждого летчика есть своя манера пилотирования. Как вам был переход от летчика Парфенова к летчику Веселкову?

– Веселков был опытный летчик. Он совершил около 500 вылетов на У-2. У-2, конечно, пилотировать легче – но зато ночные условия. Там тоже свои сложности. Самолет Ил-2 более строгий, чем У-2. Откровенно говоря, Парфенова я, конечно, изучил очень хорошо. С Веселковым же я совершил только 4 боевых вылета, и пилотировал он нормально. Забегая вперед, скажу, что потом, когда нас подбили, он сумел выдержать курс полета, несмотря на то что наш самолет был подбит и руль направления был заклинен в правом положении. Он сумел

выдержать курс и привести самолет на аэродром Мурмаши, то есть не на тот аэродром, на котором мы базировались. В Мурмашах был армейский госпиталь, а он знал о том, что я был ранен. Он был нормальный летчик!

9 октября опять же под командованием гвардии капитана Андреевского мы три раза вылетали на штурмовку опорного пункта фашистских егерей и пехоты, восточнее аэродрома Луастари. В это время наши наземные войска двигались в направлении на Луастари, и эти фашистские опорные пункты препятствовали продвижению наших наземных войск. Три раза мы вылетали в этот день, 9 октября, – три раза шестерки штурмовали опорные пункты, позиции фашистских егерей. Два вылета прошли нормально, а вот третий вылет мне запомнился на всю жизнь…

Мы вышли на цель на высоте примерно 800 метров, начали пикирование. Наша пара Веселков – Чудаков была второй парой, первой были Андреевский и его ведомый, а третьей парой – лейтенант Петров и его ведомый. Когда мы вошли в пикирование, оказалось, что третья пара (ведущий – лейтенант Петров) оказалась над нами. Мой Веселков, увлеченный атакой, бомбежкой и огнем из пушек и РС, этого не видел, – он же вперед смотрит. Петров не видит, потому что под ним фюзеляж своего самолета, он тоже видит только вперед. А я-то все вижу – над нами висит самолет Петрова, а у него РС 132-мм, такие чушки! Я кричу Веселкову: «Над нами Петров! Над нами Петров!» Веселков не слышит, он увлечен атакой, бомбежкой и стрельбой. И только тогда Петров выпустил свои 132-миллиметровые РС, которые пролетели над самой нашей головой… Даже сквозь шум мотора было слышно шипение, и только в этот момент мой Веселков бросил машину вправо – вниз. Вместе с нами наш ведомый Чудаков тоже пошел вправо-вниз. И в этот момент поступила команда Андреевского: «Разворот влево, домой». А впереди нас сопка. Разворачиваться влево мы не можем – мы не впишемся в этот разворот. Пришлось обходить сопку справа. Зенитки как взяли нас в клещи! Беспрерывные трассы летят в нашем направлении. У ведомого ранили воздушного стрелка, а мы обошлись без потерь. Летим по ущелью, и я вижу, как вверху слева от меня истребители 20-го гвардейского полка дерутся с фашистскими истребителями. И вот к ним на подмогу идут еще два «Фокке-Вульфа». Я прицелился и выпалил по этим двум «Фокке-Вульфам». Дистанция была большая: метров, наверное, 800. Конечно, мой огонь не причинил никакого вреда фашистам, но внимание их привлек. Один из них отвернул от этой группы и начал заход к нам в хвост. Я доложил командиру, командир

начал маневр, начал работать рулем поворота. Я положил затыльник пулемета на плечо, стал прицеливаться: жду, когда подойдет ближе. Вот фашист открыл огонь. Я тоже открыл огонь, вижу вспышки на капоте – это следы моего попадания. «Фокке-Вульф», как известно, имеет бронированный лоб. У него мотор воздушного охлаждения имеет бронированные лопатки впереди мотора. Мои пули, видимо, отлетели и мотор не повредили. А вот он сумел всадить нам два снаряда. Взрыв… Мое сиденье бросает на пол, меня тоже на пол, «фонарь» весь слетает…

Лежа на спине, я открыл глаза и вижу – над нами желтые крылья и черные кресты. Это фашист выходит из атаки. Сейчас он мне уже не опасен, он над нами, а у него внизу нет никаких стрелковых установок. Но у меня по спине пробежали мурашки. Видимо, это было напряжение боя, потому что я удивительно спокойно в нем стрелял. Я лежу, и вот я начал подниматься, поднялся на колени. Вижу: фашист делает второй заход и опять к нам. Руль поворота у нас заклинен в правом положении, и мы летим с левым креном, чтобы выдержать курс. В это время фашист начинает второй заход. Я думаю: «Ну, теперь-то он нас добьет!» Кладу затыльник пулемета на плечо – и фашист это увидел. Он думал, что он меня убил, а увидел, что я еще живой, да еще прицеливаюсь. Он отворачивает от нас и заходит в хвост к нашему ведомому Чудакову. А там стрелок, как я говорил, был ранен еще над целью: его пулемет торчит кверху стволом. Вот теперь-то он мне подставил свой бок! Я открыл огонь и три длинные очереди влепил ему в бок! Бок у него более уязвимый: если лоб у него бронированный, то бок нет. Фашист бросает машину на левое крыло и уходит под нас, скрывается за сопкой…

Только теперь я почувствовал, что по спине течет липкая теплая кровь. Дышать уже трудно. Я старался прижаться спиной к бронеспинке: думал, что зажму рану и этим самым облегчу свое дыхание, – но ничего не помогает. Я отстегиваю грудной карабин от парашюта, расстегиваю куртку, но все равно задыхаюсь. А мы всё летим с левым креном. Я нажал красную кнопку световой сигнализации: «Я ранен». И по СПУ сказал, что ранен. Командир говорит: «Как самочувствие?» Я отвечаю: «Ранен». – «Потерпи, скоро прилетим». Через 10–15 минут командует: «Будем садиться на живот! Держись!» Как же держаться? Сиденье сорвано, правая рука не действует, ранение у меня в правую половину груди. Но я догадался: кронштейн патронного ящика обхватил левой здоровой рукой, взялся за запястье правой руки и этим самым смягчил удар головой. Заскрипел песок. Мы сели на живот, остановились, и я свалился на пол. Подъехали две машины, бензозаправщик, маслозаправщик, нас с Веселковым вытащили из

кабины, посадили в кабину маслозаправщика и повезли в лазарет.

– Веселков тоже был ранен?

– Он ударился лбом о прицел: на лбу была рана, текла кровь. Нас привезли в армейский госпиталь 7-й воздушной армии, который находился в Мурмашах. Мой командир дотянул машину не до Урагубы, где мы базировались, а до Мурмашей, где находился армейский госпиталь – потому что он с моих слов понял, что я тяжело ранен… Осколок у меня сидит до сих пор с правой стороны груди. Меня привезли, сразу подключили кислородную подушку, потому что я задыхался. На следующий день мне откачали кровь из легкого и тем самым спасли от гибели.

18 октября флагманский врач авиационного госпиталя приходит ко мне в палату и приносит поздравительную телеграмму. «Поздравляем воздушного стрелка гвардии старшего сержанта Пестерова с награждением орденом Красной Звезды». А числа 20 октября меня в составе группы других раненых отправили уже в стационарный авиационный госпиталь № 10/20 в город Петрозаводск. Там меня вылечили и опять направили в свою часть.

– Перед вылетами какое было состояние?

– Перед тем вылетом, когда погиб Наседкин, когда мы летали на Титовку, наш вылет несколько раз откладывался. Мой командир был спокоен, и я с ним тоже был спокоен. А вот Горобец ходил из угла в угол командного пункта. Чувствовалось, что он волновался. И вот погиб…

– Мандража перед вылетами не было?

– У меня лично не было.

– Приметы, предчувствия были?

– О себе скажу так. В день, когда нас подбили, в этот день мне запомнились на всю жизнь такие детали. Во-первых, когда мы надевали парашюты, мне помогал наш почтальон. Почтальон никогда не ходил на стоянки, а тут подошел вдруг к нашему самолету. У меня это почему-то отложилось в голове. Когда уже сели в кабину, подошел Володя Козлов, он москвич, сержант, тоже механик по электрооборудованию. Мы с ним учились в одной школе и попали в один полк. Володя обслуживал самолеты другой эскадрильи, но вдруг подошел к нашему самолету, помахал мне рукой, я ему кивком головы ответил. А когда мы начали выруливать, я спохватился: документы-то с собой, здесь. У

нас был такой приказ: документы оставлять наземному экипажу.

– Летали без документов, без орденов?

– Да. Но уже было поздно, поскольку мы стали уже выруливать. Ну что же, остались так остались! Это то, что мне запомнилось. И вот мы взлетели, летим, унылый ландшафт, унылая обстановка: тундра, сопки, озера. Раньше они мне казались неприятными и унылыми, а тут почему-то такими дорогими стали, такими красивыми показались, такими родными. Это чувство Родины! Вот эти нюансы у меня остались в голове на всю жизнь. И насчет страха я скажу. Страшно, конечно! Но когда нас атаковал «Фокке-Вульф», я удивительно спокойно стрелял, как будто я в тире: я даже видел застывшее лицо летчика сквозь «фонарь». А когда я уже упал, раненным, когда уже опасность миновала, – тут мурашки побежали по спине! Вот такое состояние. В общем-то я по характеру спокойный. Помню, в мои детские годы, родители уйдут в гости или театр, приходят, звонят – звонок над моей головой, – а я проснуться не могу. Мой брат, который в другой комнате, он вскакивает и бежит открывать родителям.

– Было такое, что стрелки в полете прятались, ложились в кабине. Вы встречались с такими случаями?

– Я не знаю случаев, когда кто-то отказался лететь. А в бою… Трудно представить, кто такое мог видеть. Если только фашистский истребитель, а как с ним поговорить, с фашистским летчиком? Только он может обнаружить, что стрелок спрятался.

– Всегда был комплект в экипаже? Допустим, летит шестерка: всегда было шесть стрелков или могло быть меньше?

– Один раз мой командир Парфенов летал без меня. Не знаю, конечно, как это получилось, но он сказал перед вылетом: «Я сказал командиру полка, что ты заболел. Я хочу полететь один. И покажу, как я тебя люблю». Прилетел – и моя кабина пробита в трех местах. Как он знал? Это что-то невероятное, это уже мистика какая-то! Это было один раз, но тогда он полетел один с разрешения командира полка.

– Было такое, что на месте стрелков катали адъютантов эскадрильи: делали боевые вылеты, чтобы была награда?

– Один случай у нас был. Арбузов, старший лейтенант, про которого я говорил, что он нас учил воздушной стрельбе и навыкам воздушного стрелка. Он был адъютантом 3-й эскадрильи

и в конце войны летал стрелком.

– А так, чтобы техники летали?

– Через 60 лет после войны мы с моим командиром Веселковым встретились благодаря ведущему телевидения НТВ Телеченко. И когда мы встретились, он рассказал, что после того, как я попал в госпиталь, он летал с капитаном, присланным из наземных войск, штрафником. Такой случай был. Но механиков не было. Механик летел, только когда перебазировались: там можно было вдвоем лететь.

– Награждали за сколько вылетов? Была какая-то норма? Я знаю, что у летчиков-штурмовиков за 11 боевых вылетов давали орден Красной Звезды, за 100 боевых вылетов летчик получал Героя. Со стрелками такое было? Была какая-то разнарядка?

– Почти все воздушные стрелки получили какие-то награды. Но вылетов стрелки делали очень мало. Жизнь воздушного стрелка была кратковременной: 10–12 вылетов. Мне посчастливилось сделать 61 боевой вылет. Это самое большое количество боевых вылетов в полку у воздушного стрелка. Летчики имели больше вылетов: но у них вылеты учитывались не только на штурмовиках, но и приплюсовывались вылеты на предыдущих самолетах. Когда после госпиталя я попал уже к Герою Советского Союза Кобзеву, он совершил 220 боевых вылетов и получил звание Героя.

– Деньги платили?

– Да, но я не помню сколько. 36 рублей на каком-то этапе давали. Старший сержант получал, по-моему, 36 рублей.

– На вашем самолете что-нибудь было написано?

– Мы не писали ничего. Это истребители писали, указывали количество сбитых самолетов.

– Потери, это в основном ранения у стрелков?

– Обычно убивали стрелка, ранения были редко.

– Как вы считаете, какое соотношение потерь: летчик и стрелок? Кого чаще?

– Конечно, чаще стрелка. Если из 12 человек нашей группы только 2 остались живы!

– Какие вылеты самые опасные?

– Чем опаснее, тем интереснее. Это же здорово смотреть, как щепки летят от дотов и дзотов, как танки горят, как егеря разбегаются, бегут из окопов!

– Не было желания избежать вылетов на Луастари, который забрал много жизней?

– Там очень много погибло. Но желания туда не летать не было: даже наоборот. У нас на командном пункте в Мурмашах перед вылетом летчики, включая Орлова, написали такой призыв на стене, плакат: «Мы летим отомстить за гибель Камышанова. Смерть фашистским оккупантам! Мы не пожалеем своей жизни! Мы погибнем, но отомстим!». И надо же такому совпадению случиться – они погибли. Вот такой был плакат, который, кстати, зафиксирован в архивных материалах Подольска. Вот такой был призыв от имени летчиков, которые летели на опасное задание на Луастари.

– Взаимоотношение в вашем экипаже – это настоящая мужская дружба. А в других экипажах как было? Бывало такое, что стрелок и летчик никак не могут ужиться?

– Бывало, что меняли состав экипажа. Или стрелок погиб, или летчик заболел или погиб. А вот мне посчастливилось летать с тремя командирами.

– Какие у вас были отношения, понятно, в бою Вы по имени обращались друг к другу, а на людях?

– Да, в бою по имени. А на людях – «товарищ старший лейтенант». Соблюдали субординацию.

После того как я вернулся из госпиталя, соседние полки перелетели на 2-й Белорусский фронт, а наш полк остался охранять Заполярье. 8 мая 1945 года я заступил дежурным по аэродрому. Сидим – вдруг ночью звонок: «Слушайте важное сообщение». Я держу трубку, проходит 5, 10, 15 минут. Я задремал, и вдруг опять к трубке: «Слушайте важное сообщение». И сообщают: «Германия капитулировала!» Прибежал дежурный по аэродрому, принес ящик с ракетами. Я схватил ракетницу, мы вытащили ящик из командного пункта и давай палить! К нам присоединились дежурные по стоянкам. Стреляли из своих винтовок, автоматов. Потом уже гарнизон проснулся. Кругом выстрелы, кругом пальба, ракеты. Потом заговорил Мурманск. Начали бухать тяжелые орудия. Весь гарнизон ожил. Так мы встретили День Победы…

– После войны война снилась?

– Война не снилась, а летал я почти всю жизнь во сне.

– На самолете?

– Да, потому что я после после окончания института работал в ВКБ Мясищева и летал в качестве ведущего инженера по летным испытаниям. И мне очень часто снятся или Ил-2, или самолеты 3М, М4.

– Какое было у вас лично отношение к врагам?

– Конечно, мы ненавидели наших врагов.

– Кого больше, финнов или немцев?

– Одинаково. Неважно, финн или немец, – это был противник, которого надо было убивать.

– Личные мотивы были в этом или это скорее общие?

– Что нас воодушевляло? То, что они напали на нашу землю, они завоевывали нашу землю. И это чувство – отомстить – было у большинства. Я не видел, чтобы кто-то проявлял какую-то мягкотелость или трусость. Правда, есть музей в Кандалакше, и я видел, что там написано: полк такой-то, командир такой-то за трусость снят с должности. Но это единственный случай, который я помню, – и то я лично его не знаю.

– У вас в полку случаев трусости не было?

– Нет.

– Какой был самый страшный эпизод? Что было самым страшным?

– Страшно было, когда самолет был облит бензином. Когда я высунул руку, понюхал – бензин! В любой момент от выхлопных патрубков может загореться весь самолет. Он как факел! Это самым страшным было для меня. А так почему-то страха не было.

Титович Владимир Васильевич [1]

Родился я 5 марта 1921 года на Украине, в пригороде Донецка, в селе Авдотино. Моя семья была – папа, мама и трое детей: брат, сестра и я. Мама моя была домохозяйкой. Отец с тринадцати лет работал на Краматорском заводе. Я удивлялся:

«Как же ты уже с тринадцати лет на заводе работал?» – «Жрать захочешь, будешь работать». Начал с того, что вдвоем с товарищем такого же возраста выносил на носилках стружку из цеха…

В детстве здоровье у меня было слабое, часто болел, и в школу пошел с запозданием, к этому времени мы переехали в Краматорск. Проучился до восьмого класса, и, когда мне исполнилось шестнадцать лет, отец меня уговорил идти работать. Четыре месяца я проучился в ФЗУ и пошел на завод, токарем на станок ДИП-200. Прикрепили меня к пожилому токарю. У него я всему научился. Какой у меня был разряд, я не помню, но я был хорошим токарем. Потом, уже через много лет, именно за это мне вручили памятный подарок и знак «Пятьдесят лет Новокраматорскому машиностроительному заводу». В 1938 или 1939 году мне предложили пойти в аэроклуб. Тогда многие шли учиться летать. Работал и учился в аэроклубе, который находился недалеко от завода. Когда мы летать начали, то на аэродром нас автобусом отвозили. Хорошо, когда работа была в первую смену, во вторую – похуже. А когда в третью – когда работа до утра, было тяжеловато: приезжал в аэроклуб прямо с завода, полусонный. Проучился в аэроклубе я два года – освоил самолет У-2. Знаменитый кукурузник. Сесть можно на любой дороге, на любой полянке, в огороде… Помню свой первый самостоятельный полет. В аэроклубе я вылетел самостоятельно на У-2 на сорок втором вылете. И когда взлетел, не знаю уж, где мое сердце в тот момент было. Я ведь еще пацаном хотел быть летчиком. И вот стал им, и, между прочим, «абсолютно бесплатно»! Лечу, и весь Краматорск как на ладошке. «Ох, – думаю, – какая красота!» И цех в своем заводе даже рассмотрел. Окончил аэроклуб с отличием. А в 1940 году поступил в Ворошиловградское летное училище.

– В аэроклубе форму выдавали?

– Формы не было. У кого что было, в том и приходили.

В училище обучение начали с прохождения «курса молодого бойца». Этот курс обернулся для нас строительством. Строили мы большой тир для пристрелки самолетных пулеметов и пушек. С утра до ночи носилки таскали.

Прошли курс, и началась летная подготовка. Поскольку У-2 мы уже освоили, начали летать на Р-5. Потом пересели на бомбардировщик СБ. Когда война началась, мы перебазировались в Уральск. Это был, наверное, 1942 год, когда немцы стали подступать к Ворошиловграду. Из-за срочной эвакуации меня тогда не отпустили на похороны отца. Инструктора перегнали матчасть, а курсанты пешком шли почти до Саратова. С полной

выкладкой: винтовка, шинель, противогаз, котелки… В первый день 42 километра покорили. Дошли до реки Калач. Тут многие в реку противогазы повыкидывали – сил тащить их уже не было. Потом нас посадили на поезд и повезли в Уральск. Там я закончил учебу на СБ. Уже можно было нас посылать на фронт, но возникла потребность в летчиках-штурмовиках, и у нас появились «горбатые». (*Ворошиловградская военная авиационная школа пилотов им. Пролетариата Донбасса готовила летчиков на самолетах СБ до середины 1942 г. За 1941 г. – 959 чел., в 1942 г. – 129 чел.; с 1942 г. на самолетах Ил-2, в т. ч. в 1942 г. – 141 чел.; 1943 г. – 550; 1944 г. – 848; 1945 г. – 179; в 1944 г. выпустили 50 чел. на Р-5. – Р. О.)*

– Вы летали на Р-5, на СБ, потом на Ил-2. Какой из этих самолетов был проще в пилотировании?

– СБ был очень хороший. Его называли «щучка двухмоторная». Летит, а моторы шипят: «ш-ш-ш…». Отличная машина, очень удобная красивая, стального цвета. Они уже повоевали, начиная с Испании… Но, оказалось, очень легко загораются. Попадет по нему снаряд или пуля, он почему-то загорался… Были большие потери. (*На самолетах СБ не было протектора и системы заполнения бензобаков нейтральным газом. –* ***Р. О.)***

– Как проходило обучение на Ил-2?

– Летать начали, наверное, в конце 1942 года. Инструктор сидел сзади, а я должен был с самого начала привыкать управлять этим самолетом с первой кабины. У инструктора – только ручка, а у меня в первой кабине и газ, и все приборы… Нам было жалко расставаться с СБ, после него «Ил» казался тяжелым. Отнеслись к нему с недоверием. Мы не представляли, что это за штука, как она будет воевать. Надо было заново учиться сажать. Другие самолеты, когда убираешь газы, спокойно планируют, а тут надо на моторе подтягивать к полосе… «Ил» в управлении сложнее. Но когда полетали немножко, как бы успокоились: «Пойдет…»

Сначала нас учили технике пилотирования: взлет, посадка, полет по кругу, пилотаж в зоне. Потом, когда почувствовали, что может «Ил», стали выполнять глубокие виражи, иммельманы, это крутые развороты. А вот петлю Нестерова на «Иле» не сделаешь. В общем, учили так, чтобы я смог почувствовать эту машину на всех режимах. А потом уже учились боевому применению.

У нас был полигон – специально выделенная площадка, а на ней круг и крест. Туда мы летали стрелять и бомбить

цементными бомбами по этому кресту. Пристреливали оружие в тире: горизонтально хвост поднимали и пристреливали каждый пулемет и пушку.

– Вы целились при бомбометании на Ил-2 или по наитию сбрасывали?

– На кабине какие-то две полоски были – примитивный прицел на капоте. В зависимости, на какой ты высоте, по ним ориентируешься. Чтобы хорошо бомбить, нужно было набраться опыта. (*На бронекозырьке были нанесены эллипсы и на капоте устанавливалась мушка, плюс на капоте разметка в виде полос для бомбометания. –* ***Р. О.***) Потом когда научились, навоевались, натренировались… Помню такой случай в Эстонии, около Пярну. Правда, мы тогда уже на новых самолетах, на Ил-10 летали. Командир говорит: «Кто по этому стогу сена попадет?» И мы по этому стогу как врежем маленькими бомбочками… Эстонец, хозяин этого сена, потом нас здорово ругал.

Окончил училище в 1943 году, по-моему, в мае. Нас, группу окончивших училище младших лейтенантов, человек десять, привезли в Куйбышев на завод, который делал «горбатые». Там я получил самолет. Они были все одинаковые, двухместные, новенькие, крашеные. Я осмотрел самолет, принял, расписался, сделал несколько полетов. Все нормально. Обнаруженные при полетах дефекты технари устранили, и я вновь его облетал. Когда мы все полученные самолеты облетали, нам дали сопровождающего – «пешку», мы взлетели с аэродрома Зубчаниновка, построились, и за «пешкой»… Лидер привел нашу группу в Хвойное, это под Москвой. Там стоял учебно-тренировочный полк. Во 2-й учебно-тренировочной эскадрилье нас около двух месяцев учили строем летать, бомбить и стрелять. Месяц мы там потренировались, потом оттуда шесть человек полетели на Ленинградский фронт, в Будогощь. Нас снова «пешка» привела. Около Будогощи в Гремячем мы сели. Почему туда, я не знаю, немного там посидели и перелетели к Волхову. Чуть в стороне от Волхова, в километрах, наверное, сорока есть населенный пункт Ежева. Вот там и стоял наш 872-й полк. Воевал и нес потери. Туда мы сели.

– Как вас приняли в полку?

– Вы, наверное, видели кинофильм «В бой идут одни старики»? Точно так и нас в полку принимали. Этот фильм – самый правильный, самый честный, без всякой фальши и подделки. Все там точно… И мы были такие «кузнечики»… Точь-в-точь такие и мы были. Нас, как в фильме, построили и говорят:

«Вы – в 1-ю эскадрилью, командир старший лейтенант Белов».

Помню первые наставления командира, прямо как в фильме: «Где бы ты ни был, в строю или один, твоя башка должна крутиться на триста шестьдесят градусов. Иначе прозеваешь, и убьют сразу».

– В самолете Ил-2 зеркало заднего обзора было?

– Не было. И в Ил-10 не было, но бронезаголовник не мешал оглядываться назад. Комэск Николай Белов – хороший парень, честный. Никогда его не забуду…

Когда мы прилетели в полк, мы ничего не знали и не умели, и поэтому новые перегнанные самолеты у нас забрали. Начинали мы на одноместных, которые в полку еще имелись. Около месяца мы знакомились с обстановкой, ничего не делали, а в это время полк воевал, нес потери, люди пропадали и самолеты. Сначала приказали изучить окрестности аэродрома и район боевых действий. Показали по картам и повозили. Командир повозил нас: «Вот линия фронта, вот горы, а тут река Волхов, а тут…»

Ну и так далее и тому подобное. Когда мы по кругу летали, нас проверил и командир полка, и командир эскадрильи. Наконец получили самолеты. Это был июль – август, под Мгой, время снятия блокады с Ленинграда. Когда в феврале объявили, что блокаду сняли, это было сказано скорее для поднятия морального духа. Ведь прорвали-то всего полосочку, десять километров, и она простреливалась насквозь.

Там, под Мгой, были мощные укрепления и несколько штурмовых полков воевали. Драка была страшная. Несколько дней бомбили, бомбили… Говорили, что как на Мгу прилетаешь, то стрелка компаса во все стороны крутится – столько металла накидали. Там насыпь железнодорожная была, и пока выбивали немцев, ее всю перемесили.

Немецких истребителей там почти не было, но здорово били зенитки. Тяжелая зенитная артиллерия стояла в Синявино, и когда отбомбился, выводишь, и тут по тебе «фью-фью». Такие черные шапки…

Третий боевой вылет, повреждения Ил-2 пятью 37-мм снарядами. Разбит руль глубины, разрушен правый лонжерон, вырвана правая пушка, сорваны задние бронелисты с кабины

Белов собрал молодых летчиков и сказал:

– Мы вас всех сразу на задание не возьмем. Будем по одному в строй вводить. Сегодня пойдем четверкой, и ты будешь четвертым. И главное для тебя – делать как я. Слушай радио. Дам команду: «Огонь!» – стреляй. Дам команду: «Сбрасывать!» – сбрасывай. Но главное для последнего в группе – держаться хвоста.

Последнему чаще попадает. Вот и мне в первый день, на третьем боевом вылете, наделали пять дырок. Зенитка врезала. У немцев была 37-миллиметровая автоматическая пушка, кассетами заряжали. Немец надавил педаль и – «бух, бух, бух, бух, бух», и все в мой самолет.

Падал я до самого леса, выправил самолет над землей и полетел «раком-боком». Долетел до аэродрома и плюхнулся… Подходит к моему самолету Батя и говорит: «Поздравляю, будем считать боевым крещением. Если тебя в первый же день подбили, но не убили, значит, будешь летать до конца войны».

Мы сфотографировались. И тут мне говорят: «Отойди!»

И самолет мой трактором в кусты стащили… Жалко было до слез!

Я воевать продолжал на других самолетах, подменял тех летчиков, которые по каким-то причинам не летели на задание.

Со временем, когда самолетов в полку оставалось мало,

командир комплектовал группу, человек пять-шесть, назначал руководителя, и они летели в Куйбышев. Я в таких командировках несколько раз был. Три аэродрома: Зубчаниновка, Смышляевка и Безымянка были заставлены новыми самолетами. Выбираем, облетываем и опять летим на фронт.

– Качество самолетов, изготовленных в Куйбышеве, было хорошее или техникам их приходилось переделывать?

– Полковым техникам доделывать ничего не надо было. При приемке я самолет осмотрю, капоты пооткрываю, управление проверю, на земле мотор погоняю. Если все по приборам нормально, то можно облетывать. Про качество я только после облета могу сказать. Тогда станет ясно, не кренится ли он, как мотор, как приборы работают, как гидросистема, как шасси убираются, щитки. Все в воздухе надо пробовать. После посадки расскажу технарю про замеченные дефекты: вот это надо подтянуть, и у руля глубины триммер подними немножко выше. Технарь все сделает. Потом я еще раз облетаю и говорю: «Во, теперь нормально! Теперь можно ехать на войну!» Такого, чтобы мне самолет не понравился, у меня не было.

– Вы перегоняли самолеты с завода несколько раз. Сколько времени занимал перегон самолета с завода в полк?

– С Куйбышева гоним, делаем посадку в Вологде. Там дозаправляемся, там ночуем. У нас никогда не было, чтобы из-за нехватки бензина при перегонке задерживались. Из-за погоды – это бывало. В Вологде сидели. Решение принимает руководитель перелета, это был, как правило, командир эскадрильи. Если погода плохая, там ночуем. Там, кстати, был завод пивной, и пивко хорошее. А в следующий раз мы садились уже в полку. Нас всегда сопровождал какой-нибудь Пе-2. Он впереди, а мы кучей сзади.

– На фронте погода сильно влияла на ваши действия?

– Конечно, оборудование нашего аэроплана было рассчитано только на визуальные полеты.

– А в мемуарах летчики-штурмовики пишут: «Лишь бы аэродром не развезло. Туман, снег, дождь, все равно летим работать по целям. Скорость у Ил-2 небольшая, можно сесть в любую погоду». «Если дождь, – я форточку открыл, голову высунул и землю вижу». Вот такое мне летчики рассказывали.

– Голову высунул? Ага, вынь морду: голова «фьють», и отлетела, сзади осталась… Такого я не знаю. Если форточку

откроешь, то, конечно, видно в левую сторону… Но по плохой погоде не летали. (*Во всех документах командиры полков указывали, что Ил-2 для полетов в плохую погоду – дождь, снег, туман и т. д. – не пригоден, слеп и т. п. –* ***Р. О.***)

– Когда вас можно было назвать настоящим штурмовиком: когда начали видеть воздух и землю, стрелять не туда, куда ведущий стреляет, а конкретно по целям? Сколько на это времени потребовалось?

– К этому надо привыкнуть. Знаете, вот, чтобы этому научить, нас специально и ставили последними.

Когда несколько раз слетаешь, то начинаешь и хвост ведущего, и цель видеть. Начинаешь понимать и разбираться в обстановке, наверное, вылетов после восьми-десяти. Почувствуешь, что и по тебе бьют. И к этому нужно привыкнуть. И тогда уже обращаешь внимание, где цель, куда стрелять, где бомбы кинуть. (*Считалось, что летчик молодой, при налете до 10 боевых вылетов. –* ***Р. О.***)

– С каким вооружением ваш первый самолет был?

– Две пушки 23-миллиметровые и два пулемета ШКАС.

– У вас до конца войны оставался ПБП1Б? Ну, этот – лампочка со стеклышком? Или у вас была насечка на лобовом стекле?

– Я понял вопрос. Прицел в кабине стоял. Стеклышко перед самым носом, у стекла. Полосы по стеклу… Подробнее не смогу: это было шестьдесят лет тому назад.

– Какая у вас была боевая нагрузка?

– Максимальная нагрузка – шестьсот килограммов. А когда мы на Карельском перешейке работали по линии Маннергейма, по две бомбы по двести пятьдесят килограммов возили. Там были такие мощные укрепления, что и двести пятьдесят маловато…

– На каких высотах вы ходили на бомбометание?

– Шестьсот-восемьсот метров, это наша стандартная высота. А бомбить и стрелять снижаешься до высоты двести-триста метров. Но было и иначе: смотря какая цель, как прикрыта… Много могло быть «но…».

– Об эффективности «рсов» на Ил-2 высказываются разные мнения. В вашем полку РСы считались эффективном оружием?

– А почему же не эффективное? РС-82 и РС-132 – воздушная

«катюша», хорошее оружие. По четыре на крыло. Всего восемь штук. Если РС целенький, хорошенький и у него хвостовая часть-стабилизатор не погнута, то попасть им можно достаточно точно. Около 3–5 метров от точки прицеливания. А если с дефектом, то он «фьють», и мимо, только что не в обратную сторону…

– Какое вооружение штурмовика вы лично считали наиболее эффективным?

– Ну, как вам сказать, это зависит от того, какая цель. Если по танкам, мы возили и маленькие бомбочки, малюсенькие. Полный ящик – как сыпанешь… Один раз ВАПы использовали. (ВАП – выливной авиационный прибор.) В них был гранулированный фосфор, залитый водой. При контакте с воздухом он загорался. Скорость они жрут сильно, а так штука хорошая.

Эти ВАПы мы использовали на Волховском фронте. Задачу нам поставили сжечь немецкие склады в районе станции Померанье на Октябрьской железной дороге. Мы шестеркой с ВАПами подошли на высоте пятьдесят метров. Разбились на пары и прямо на эти длинные сараи-склады вылили… Все загорелось, начало взрываться. Здорово получилось… Немцам, думаю, понравилось…

– Как вы отнеслись к появлению 37-миллиметровых пушек?

– Они хорошо стреляли. Самолет получил сразу две 37-миллиметровые пушки. Их работа запомнилась, когда били эшелоны, уходившие из Новгорода на Псков. В район Дно – Порхов меня послали с четверкой. И мы этими пушечками по эшелонам хорошо постреляли, дым пошел. У них в эшелоне на площадках стояли зенитки, и оттуда: «пах», «пах», «пах». Они в меня, а я в них. Мы попали хорошо, а они промахнулись…

Но в основном летали на самолетах, вооруженных 23-мм пушками. Снарядов у 37-миллиметровых всего пятьдесят штук, а у 23-миллиметровых большие ленты, я уж не помню сейчас, сколько, но намного больше. По бронированным целям 37-мм отлично работала, а вот если колонну штурмуешь – лучше иметь калибр поменьше, а скорострельность и боезапас побольше.

– Фотографирование результатов производилось?

– Обязательно. Для контроля стрельбы у гондолы стоит ФКП – фотокинопулемет. И потом будут видны даже трассы, куда я стрелял, он зафотографирует. Если я бомбы сбрасывал, то как только люки открыл и бомбы полетели, там еще фотоаппарат стоит и фиксирует, куда бомбы полетели.

– Фотоаппараты стояли на каждом самолете? Или в группе был специально выделенный фотограф?

– Когда летали мы на аэродром в Финляндию, в этом вылете один я с фотоаппаратом был. Было это во время Выборгской операции, вражеская истребительная авиация мешала и нашей авиации, и нашим наземным войскам. И тогда по их аэродромам мы шестерками ходили. Одна группа отбомбилась, другая отбомбилась. Аэродром хорошо накрыли: все горит, все взрывается. А я должен был при плановой съемке лететь на восьмистах метрах и «не шевелиться».

Стрелок Волков говорит:

– Вижу два истребителя.

Я говорю:

– Стреляй!

А мы фотографируем. Слышу:

– Еще два финских FD. Их уже четверо. А вот и третья пара пришла…

А тут вдруг Волков стрелять перестал.

– Ты что не стреляешь?

– Заело, вот и не стреляю.

Мы к этому времени уже съемку кончили, и я спикировал и полетел над самыми елками, прямо над головами у финнов и немцев. Волков помогал, чем мог.

– Оглянись – говорит, – сейчас, отвернешь немножко… Атакует!

Я отвернул, смотрю – трасса прошла слева. И он мне подсказывает, что трасса слева.

– Наверное, вы не так спокойно переговаривались, как сейчас рассказываете…

– А чего дергаться-то было? Запаникуешь, ошибку допустишь, и сожрут тебя, не подавившись… Так я маневрировал до Выборга, линия фронта была уже там. И уже линию фронта пролетал, но в это время какой-то фашист мне попал между жалюзями по мотору… То ли истребитель, то ли с земли… Попали в масляный бак. Там было справа и слева два масляных бака по девяносто одному литру масла. (*Всего в двух маслобаках 65–71 л.* – ***Р. О.***) Смотрю: масло по полу, масло по стеклу, по приборной доске, кругом масло. Стал высоту набирать: давление падает, температура растет. Думаю: «Ни хрена себе! Куда ж мы падать будем?» На Карельском перешейке падать страшно. Там в лесу камни-валуны, на него наткнешься на скорости – считай все…

И я – «все выше, и выше, и выше…». Выпрыгивать нельзя: у

меня же на пленке работа всего полка. Если упаду, то результат нашей работы не будет известен. И потихонечку, буквально на самом минимуме тяну. Пришли на наш аэродром, высота триста пятьдесят метров, потихоньку убавляю… И вы знаете, дотянул! Мотор заклинило, когда я уже шасси выпустил, щитки выпустил, метров двадцать над полосой. Я плюхнулся и покатился… Ничего не вижу, останавливаюсь, выглядываю… Оказалось – подъехал прямо на КП.

Вся кабина, весь самолет черный – вымазан маслом до самого хвоста. Масло стекает по фюзеляжу, и под самолетом полосочка масляная появляется. И тут я вылез – весь в масле, как гусь в подливе.

Окружили машину. Техник подходит, вынимает из кармана осколок зеркала и мне подает:

– Товарищ капитан! Посмотрите на себя!

Смотрю: весь в масле…

– Чего ты мне суешь, что я, сам себя не видел ни разу?

Пригляделся, а на висках у меня седина появилась… Зато фотографии получились отличные.

– Чьи это были истребители? Немецкие или финские?

– «Брюстеры», FD и «мессера». Это FD и «брюстера» – финские. «Мессершмитты» могли быть и немецкие. А кто конкретно врезал, не знаю.

– По вашему мнению, какая максимальная скорость была на Ил-2?

– Двести двадцать – двести сорок километров. Это скорость по горизонту. А когда на пикировании и на выводе, то до пятисот доходило. Со свистом уходишь. (*240 км/ч – это скорость в режиме максимальной дальности, средняя скорость в строю 320–340 км/час. –* ***Р. О.***)

– Вас прикрывали истребители одного и того же полка?

– Покрышев, дважды Герой, нас прикрывал. Когда получали сложное задание или вылетал целый полк, то истребители прикрывали. Бывало, они даже раньше нас над целью барражируют, ожидая, когда мы придем работать. Так бывало, когда мы по аэродромам в Эстонии, западнее Пскова, работали. Нас там хорошо угостили, хотя и прикрывали нас истребители. Но и мы им хорошо дали.

– Насколько эффективно было истребительное прикрытие?

– Уже само присутствие истребителей нам помогало. Немецкие истребители боятся и не мешают нам работать… Но, бывало, и прорывались… Все бывало. Однажды, это было в Эстонии, истребитель прикрытия сбил уже атакующего меня немца. Потом этот наш летчик говорит:

– Молись за меня Богу! Я с твоего хвоста немца снял.

– Вы базировались отдельно или вместе с истребителями?

– Отдельно, но истребители где-то рядом стояли. И когда получали задание, командиры полков связывались, согласовывали время вылета.

– Кто для вас представлял наибольшую угрозу: истребители или зенитки?

– Истребители. Если вылет парой или четверкой без прикрытия, то могут одного, двух сбить. Помню, это было, когда Новгород мы уже взяли, и пришло время Псков освобождать. Сильно нам тогда мешали немецкие истребители, но где их аэродром находится, никто не знал. И вот я с товарищем, его лицо хорошо помню, тихий, спокойный, фамилия его, по-моему, Машковцев была, парой пошли на разведку с фотоаппаратами (*Машковцев Александр Васильевич (1919 г.р., Ярославль), лейтенант, стрелок – мл. сержант Шарапов Дмитрий Иванович (1924 г.р., Иркутская обл.). Самолет сбит истребителями 7.4.1944 в р-не Печоры, Псковская обл. –* ***И. Ж.***). И как перелетели на ту сторону реки Великой, набрали высоту. Ходим, смотрим, ищем аэродром. Он же замаскированный, и обнаружили мы его, только когда увидели две пыльные полосы – истребители взлетают с этого аэродрома. Мы быстренько туда. Сфотографировали и вниз к земле. Нас догнали и сбили друга моего. Я не видел, куда он делся, потому что я сам тикал, меня два истребителя гнали через Псковское озеро. Думал: «Только крылом бы водичку не зацепить». Прилетел домой один…

– Как немцы вас атаковали? Парами? Или большими группами?

– Атаковали, как правило, две-три пары последовательно…

– «Ил» был устойчив к повреждениям?

– Хорошая машина, ничего не скажу. Крепкая. Я уже говорил, пять штук врезали, а домой я прилетел.

Вот еще случай. Между Новгородом и Старой Руссой есть Мшинск. И вот в районе этого Мшинска немцы построили в лесу железнодорожную ветку. По ней ползал их бронепоезд и бил по

нашим – мешал наступлению.

Нашему командиру Белову дали задание: «Найти и врезать». В этот вылет с ним я пошел. Взяли по четыре или по пять соток.

Полетели. Ходили-ходили, наконец, смотрим: дымок из леса. Поближе подошли, увидели – это поезд едет.

И мы как по нему «шуранули», и по нам с бронепоезда «шуранули». «Пшик» – и у меня в полплоскости дырка. Правое крыло начало крениться. Я предупредил командира про повреждение: «Николай, а у меня дырка!» Он приказал идти домой. Из-за повреждения моего самолета мы так и не узнали результата. Наверное, попали. Во всяком случае, заявок от наземников на эту цель больше не было.

Прилетел на аэродром, из кабины вышел, по плоскости, и в эту дырищу спустился на землю.

– Попадание каких снарядов бронирование «Ила» могло выдержать?

– Броню в том месте, где мотор находится, 37-миллиметровый снаряд не пробивал. Только вмятина. Подробнее я не отвечу. Более крупнокалиберные не попадали. А если кому и попали, то, наверное, он там и оставался. (*Скорее всего речь идет все же о калибре 20 мм или о попадании снаряда 37 мм на предельной дальности, на излете. На полигонных испытаниях в типовых условиях обстрела Ил-2 снаряды калибра 37 мм пробивали броню бронекапота и заднюю стенку, при стрельбе на дистанциях действительного открытия огня. – **Р. О.***)

– Практиковалось ли в вашем полку выделение групп для подавления зенитной артиллерии?

– Специально с зенитками не боролись. Главное – удар по цели. А борьба с зениткой – маневр. Например в районе Мги, целей много было, укрепления были сильные. А зенитки не видны были, стояли где-то далеко, стреляли, наверное, километра за три, за пять от цели, может быть, даже больше. Но стреляли очень здорово. Они в нас стреляли, когда мы еще к цели подходили. Белые разрывы – это мелкокалиберная артиллерия бьет, а черные – это крупнокалиберная.

После первых двух вылетов я не понимал, что такое зенитки. Даже интересно было, что это такое вокруг меня… А на третьем боевом вылете мне как дали, я сразу понял, что такое попадание. Когда под жопу дадут, вот тогда и поймешь.

– Вас на аэродроме немцы обстреливали? Бомбили?

– Было это ранним утром, не было видно, что за самолет, кто

бомбил. Из-за Псковского озера прилетел один какой-то шалопай и пострелял «бах», «бах», «бах»… Один раз было. Где – я не помню. (*Известны потери личного состава 872-го ШАП при штурмовке аэродрома только 12.5.1944 года. Это воздушные стрелки: Пупков Алексей Михайлович и Ярцев Семен Егорович. Похоронены в районе ст. Ямм Ленинградской обл.* – ***И. Ж.***)

– Вы сказали про интенсивность полетов до нескольких в день. А в течение какого времени была такая высокая интенсивность вылетов?

– Интенсивность высокая, когда операция начинается, например, Мгинская операция, снятие блокады, потом Нарвская операция. На Карельском перешейке тоже в первые дни по два-три вылета. Как оборону сломаем, весь полк уже не ходит на задание. Теперь уже парами или четверками, и уже по одному вылету, и по очереди.

– А бывали ли случаи удара по своим?

– По своим? А зачем? Их и так немцы хорошо бьют, а если еще и мы приложимся, то это вообще непонятно что такое будет.

Последний снимок командира 872-го ШАП, бывшего полярного летчика Николая Терентьевича Кузнецова с женой, за несколько часов до гибели

– Везде пишут и говорят, что в начале войны ходили на

бреющем…

– Так всю войну на бреющем. А вот над целью не пойдешь на бреющем. Перед целью горку делали. Но опять же «но»… Вот когда работали по аэродрому в районе Померанье, то горки не делали: как над самыми елками шли, так и вышли, и по складам гранулированным фосфором ударили с бреющего…

– Летчики-штурмовики в активные воздушные бои ввязывались?

– Нам не до воздушных боев, нас прикрывали… Вот, например, в Эстонии это было, нас атаковали истребители, и с КП говорят: «Быстренько, встань в круг!»

Когда мы в кругу, то мы друг друга защищаем. Стрелки защищают хвосты. А я впереди летящего защищаю. Пока мы в кругу, нас никто не трогает – потому что мы и ответить можем, а самому под удар лезть, немец не дурак… И они уходят…

– У вас были случаи, когда пилоты-штурмовики сбивали самолеты противника?

– Честно говоря, я никого не знаю, чтобы кто-то сбил.

– Летчик-штурмовик Талгат Бегельдинов, дважды Герой Советского Союза, восемь истребителей сбил.

– С ума сойти! Так это что, «законно» или рассказы?

– «Законно», с подтверждением.

– Ничего себе! И все же сбивать самолеты не было нашей задачей.

– Скажите, какая была ваша самая нелюбимая задача?

– Отвечу сразу: очень опасно бомбить аэродромы противника. Их здорово прикрывали, и зенитками, и истребителями. Наверняка и летчик-истребитель то же самое скажет.

Работать по передовой, по эшелонам намного легче. И на разведку летать тоже легче.

– Премии платили?

– Деньги платили за боевые вылеты, за тридцать вылетов, за пятьдесят вылетов, за восемьдесят вылетов…

– А насколько точно можно было оценить результаты штурмовки вражеского аэродрома, например, число уничтоженных самолетов?

– Фотоаппарат! Я рассказывал, как я фотографом был при

ударе по аэродрому. Привез результаты плановой съемки. Потом увеличили, планшет сделали такой длинный, и специалисты рассматривали, считали:

– Вот, этот горит, этого сбили, этого…

Все просмотрели, подвели итоги и нам сказали:

– Хорошо отработали!

– Вы не помните, как были окрашены ваши самолеты?

– Все были камуфлированные, со звездочкой. Камуфляж такой: оттенки зеленого, с серым и желтым… И кроме камуфляжа, на аэродроме хвостом в лес и еще елку на него загнут, так, что его не видно. Номера рисовали уже в части… по-моему, красного цвета они были.

– Какие-нибудь элементы быстрого распознавания были? Ну например, на киле цветная полоса или покрашенный кок?

– Нет, такого у нас не было. Все одинаковые, только номерами отличались.

– А писали на бортах надписи?

– Нет, у нас такое не писали. Но где-то к концу войны, наверное, с конца 1944 года, не знаю, откуда это взялось, стали рисовать на фюзеляже картинки.

У Димки Андреева на фюзеляже появился такой рисунок: стоит на хвосте рак, держит в клещах кружку с пивом, и пенка так выходит. Я про эту картинку какому-то корреспонденту рассказал. Он взял и написал… Пришел Батя, увидел рака на самолете и засмеялся:

– Ну и ну! Фашисты рисуют на своих самолетах тигров, драконов всяких. В общем, что-нибудь страшное, запугивающее, а тут – рак держит кружку пива, с пеной…

А у меня технарь взял и нарисовал между кабиной и хвостом вместо звезды, что на фюзеляже, сердце. Цвета такого оранжевого или красно-оранжевого. С той стороны, с которой я в кабину заходил…

– Вы помните, кто был ваш техник?

– Техников не помню я. Их было несколько. Машину принимали так. И шасси, и щитки, и рули обязательно проверю. Поправляешь, пока в кабине сидишь. Потом, когда запустил мотор, погоняю мотор, смотрю по приборам: и давление масла, и наличие бензина… И в бортовом журнале расписался, значит принял.

А когда я прилетаю, если есть замечания, говорю: «Вот там

подгони, вот тут подкрути, чтоб не текло. А это помажь, и там вытри…»

– Ваше отношение к авиатехникам?

– Самое хорошее. Как же я могу к ним плохо относиться: они мне готовят аэроплан, чтобы я летел на войну.

Помните, в кинофильме «В бой идут одни старики» старый технарь говорит молодому: «Самое тяжелое в нашей работе – это ждать».

Сидят и ждут, вернется его летчик или нет.

Я еще скажу. После уже войны, на праздники – годовщину Революции, Новый год и другие – на подразделение выдавали какие-то премиальные. При этом говорили: «Поощрите, как и кого угодно. На ваше усмотрение».

Я к этому времени стал маленьким начальником. Собираемся я, инженер и главный штурман.

«Нас, летчиков, обувают, одевают, кормят… Мы, – говорю, – живем в достатке. А труд технарей, которые готовят нам самолет в любое время года, дня и ночи, в полной мере оплачивается? То-то! Вот что, ребята, я предлагаю деньги разделить между техниками».

Все соглашались.

– Перейдем к бытовым условиям на войне. Как вас кормили?

– На фронте все не так, как в тылу. Хорошо кормили, перебоев не было, но витаминов было мало. Тем, кто на задания летал, по сто грамм вечером давали. Но это в период, когда мы летаем интенсивно, по два, по три вылета в день делаем. Полетаем в течение месяца, пока нас не перебьют наполовину… По-моему, когда было затишье, эти сто грамм не давали. А если, например, праздники приближаются, допустим, ноябрьские, официантке говорим: «Катя, мои сто грамм отлей на следующий раз».

И на следующий раз тоже: «Катенька, ты и эти отлей. А к празднику дашь побольше».

И вот так несколько раз, и накопишь на ноябрьские праздники. Набрали и празднуем. Молодые, здоровые, ну что нам сто грамм.

У местных я самогонку никогда не покупал, но кто-то ее доставал уж не знаю как. Она лучше, вкуснее нашей водки – та была сивушная.

– А ликер «шасси» пили?

– Технари пили. И мы, но знаешь когда? Уже когда я в транспортной авиации летал. В самолете у меня за спиною бачок чистяка. Называли так: «Противообледенительная жидкость». Чтобы, когда в облаках летишь, образующийся лед не прилипал к плоскостям и на винты. Эта антиобледенительная жидкость – чистый спирт. Я как-то на Ли-2 возил бочку такой жидкости двести литров. На ней было написано: «Брак». Я спросил сопровождающего, который с нами летел: «А почему «брак»?»

Он ответил, что при проверке крепость оказалась всего лишь девяносто два градуса вместо положенных девяносто шести.

– А на вашей памяти, по пьянке или спохмела кто-нибудь летал?

– Это противопоказано. Батя, Николай Терентьевич Кузнецов, за этим следил. В десять часов все летчики должны были быть дома. Батя приходит, проверит и дежурному напоминает: «Смотри, чтоб никто никуда не ушел».

Потому что завтра опять надо летать, а если кто к девкам пойдет или где-то найдет выпить, то все-е-е… Но этого не было. Правда, был один такой случаёк, Димка Андреев: «Пойду, – говорит, – по Индии пройдусь».

Он Индией Эстонию прозвал.

Самогонки выпил и еще бутылку принес. Он попался и поэтому несколько раз не летал на боевые задания. Ему Героя так и не присвоили. Что с ним дальше было, я не знаю.

– Жили на фронте в каких условиях?

– В разных: и на крыше спали, на нарах спали и по деревьям спали… Однажды перелетели, самолеты пригнали, а батальон обслуживания отстал. И мы три дня спали на улице. Ноябрь месяц, земля замерзшая, и мы спали три дня в копне сена. Прямо в унтах, во всем теплом. Ничего… В Гремячево нас расселили по населенному пункту. Спали в спальных мешках.

И в землянке жили на нарах в два этажа. На нарах – сено, брезентом укрытое, на нем лежат спальные мешки. В землянке бочка с трубою, топится дровами, тепленько.

Вечером, если операции нет, командир полка, Батя, часов в десять-одиннадцать приходил в наше «общежитие», ну, туда, где мы спим. Проверял…

– Скажите, пожалуйста, а зверье водилось в полку?

– Ну а как же! Была всеми любимая собачка, и звали ее Дутик. Его все таскали, буквально из рук в руки передавали. Все время возили с собой. А если вы вшей имеете в виду, то их не

было. Нам выдавали и белье, и мыло, и в баню водили регулярно.

– Концертные бригады к вам часто приезжали?

Приезжали. Два-три раза за лето – это часто или нет? Мы тогда пацанами были, и кто знаменитый артист, а кто еще нет, не знали. Это сейчас я знаю, что Тарасова была знаменитая актриса, а Орлова – самая знаменитая. А тогда никого не знали. Они песни попоют, поиграют и уедут… А мы – опять на войну.

– Вас в город выпускали? В Ленинграде бывали в войну?

– А зачем? Мы во время войны все в полку, в части, в казарме. И вечером командир, сам Батя, проверял, чтобы все были на местах, никаких городов, никаких гулянок. И в дома отдыха никого не отправляли.

– Женщин много в полку было?

– Вот фотография – весь полк. Было пять или шесть девушек в полку, которые перекладывали парашюты или заряжали пушки и пулеметы. Романы некоторые крутили.

– Каково ваше отношение к комиссарам и замполитам? И были ли они у вас летающие?

– Они были разные. Все зависит от человека. Замполит полка майор Панюшкин, он не летал, но хороший мужик был, внимательный, простой. Побеседуешь с ним, ну, прямо как с отцом поговоришь. И замполит, и комсорг, и парторг могли быть «человечными»: ко всем вопросам подходить грамотно, умно… А были и, как бы вам сказать: есть на «А», а есть и на «Г».

Танцы между вылетами, АЭ Торма (Кингисепп)

– По вашему мнению, политработники были нужны?

– Я не могу сказать определенно, нам они, по крайней мере, не мешали работать. Я не помню, чтобы кому-то сделали «втык» или «воспитанием» чьим-нибудь занялись…

– Особый отдел у вас был в полку?

– Особист в полку был. Вот фамилию его не помню. Он был вроде как шпион. За каждым следил: что говорит, что делает, куда ходит. Но последствия его деятельности нам были неизвестны и незаметны…

Пожалуй, только единственный случай знаю. После того как у нас погиб командир полка, на смену ему пришел командир какого-то учебно-тренировочного полка Зесельсон. Но он, как говорится, «не пришелся ко двору» и по методам воспитательной работы, и по знаниям. Он привык обучать молодых летчиков и стал нам «азы» преподавать… Он побыл немножко и куда-то испарился. Куда его дели, никто не знает. Лучше Кузнецова нам командира не найти было…

– У вас в эскадрилье адъютант был летающий?

– Мой адъютант не летал. Он не был летчиком. Адъютант ведь вроде как хозяйственник, помощник начальника штаба. Именно у него в распоряжении была вся документация, все летные книжки. Работы хватает… Стрелком он тоже не летал. Ведь чтобы стрелком летать, нужно знать матчасть, уметь устранять отказы, уметь прицелиться, стрелять. Как же стрелком

сажать того, кто ни хрена не знает?

– Какое отношение у вас к советской власти было до войны и во время войны?

– В то время мы не знали другой власти. Но та, которая была, нам нравилась. А вот та, которую сделали этот плешивый комбайнер, Горбачев, с этими Кравчуком и с Ельциным – нет.

– Как складывались межнациональные отношения?

– Разные национальности были, а межнациональных проблем не было. Всех оценивали по качеству работы. А грузин ты или украинец, армянин или казах (у нас и казахи были) – неважно, лишь бы работал хорошо. И никто ни с кем не ругался по национальному признаку.

И в наземных войсках то же самое… Перед каждой крупной операцией нас сажали в машины и везли на передовую, чтобы мы своими глазами посмотрели. Чтобы мы знали и что, и где, и по своим чтобы не врезали. Ведь немцы были в пятистах метрах…

А на передовой все наши нации были. И слышали, как хохол говорил: «Слушай, кацо, дай закурить! Оставь мне «бычка».

– А местные в Эстонии к вам как относились?

– Хорошо. Нас в Эстонии с распростертыми объятиями встретили… Как освободителей… В Эстонии мы стояли в Тарту, Пярну, Хапсала…

Что в Эстонии мне запомнилось: очень чисто, и в деревнях, и в городах. И неважно, зима это, лето или осень. Везде чистота идеальная. Мы жили на квартирах хорошо, мирно. И никто из хозяев эстонцев никогда, ничего не говорил нам плохого или чем-то был недоволен.

– Когда вы узнали о том, что открыт второй фронт, Вы какое-то облегчение почувствовали?

– Как мы к этому относились? Мы же не большое начальство. Мы – ну рядовые летчики. Вот к его отсутствию мы относились отрицательно. Наши войска уже в Германии, а они только фронт открывают. «Ура! – кричат. – Мы поможем России».

Надо было помогать раньше. Тогда, когда мы немцев по России гнали. Вот тогда надо было. А то уже наши под Берлином, а они фронт открывают.

– Как вы узнали о том, что вы стали Героем Советского Союза?

– Это было для меня полной неожиданностью. Я не знал

даже, что кто-то меня представлял к Герою.

Мы тогда стояли в Пярну. И вдруг командир полка говорит: «Вот газета. Сейчас я прочитаю. У нас есть Герои Советского Союза».

И прочитал. Оказывается, то ли в «Правде» или в «Известиях» за 22 февраля ко Дню Красной Армии опубликован список тех, кому присвоено звание Героя. И еще – кто награжден орденами.

– И как в полку отметили это событие?

– А никак, это же только приказ в газете напечатан. Отмечали потом, когда я с наградой из Москвы вернулся.

Командир отправил меня в командировку для получения награды. Мне оформили командировочные и проездные документы в Москву к какому-то указанному дню. Все было договорено. Мне нужно было поселиться в гостинице «Москва». Там меня должны были найти и все подсказать, куда, и как, и что.

Тогда десять человек получили Героя Советского Союза. Вручал Михаил Иванович Калинин. Перед началом вышел Лацис, из Риги (депутат Верховного Совета от Латвии), и говорит: «Вы фронтовики, у вас силища – будь здоров. А дед старенький, так что он только Героям награды вручит, а остальным буду вручать я».

Когда я вернулся в Пярну, утром на построении мне говорят: «Выходи, расскажи, как в Москве награды получал».

А я не выхожу, что-то застеснялся. Вытолкнули, вышел на середину. Говорю: «Калинин вручал… Вы знаете, чем вам про это рассказывать, лучше еще десяток вылетов сделаю. Давайте не будем ля-ля..».

А они меня за голову, за ноги, за руки и качать…

Водки там не было, самогонка. И мы «Звездочку» обмывали самогонкой. Хорошо обмывали.

– Присвоение звания Героя изменило отношение летчиков к вам?

– Абсолютно ничего не изменилось. Во время войны быть Героем значило не на митингах выступать, а в самое пекло лезть. Так что нам не завидовали, но уважали, конечно.

– В вашем полку сколько Героев было?

– Звание Героя присвоили Комарову, Малиновскому, Федякову и Ульяновскому. Почему я стал Героем, а Коля Платонов Героем не стал, и Андреев Героем не стал, не знаю… Командир полка Героем не стал – погиб под Пярну в Эстонии.

Погиб-то нелепо… Ну, просто жалко. Под конец войны в

феврале 1945-го мы стояли в Эстонии, деревня называлась Тори. Ко Дню Красной Армии к командиру приехала жена. Командование договорилось по телефону ко Дню Красной Армии подбросить нам по линии Военторга что-то к праздничному столу. Командир мне говорит: «Бери У-2, выброси заднее сиденье, слетай в Таллин. Там загрузи ящики и военторгшу – пусть на ящиках сидит».

Слетал в Таллин. Заднюю кабину набили полностью всяким барахлом – водочка, коньячок, папиросы «Казбек». Военторгша на ящики залезла, пригнулась, и полетели мы домой.

Я прилетел в полк, произвел посадку, зарулил на стоянку. И в это время, когда военторгша начала разгружать кабину, мы видим, как в воздухе над аэродромом столкнулись два самолета…

К нам недавно приехала партия молодых летчиков. Вот они тренировались: летали по кругу, учились бомбить. Для этого сразу за взлетной полосой кто-то нарисовал круг. И они по этому кругу…

Николай Терентьевич Кузнецов с кем-то из молодых летел на спарке. Их самолет уже заходил на посадку, а другой молодой спикировал – и «фьють»… Самолет в самолет.

Я мотор только-только выключил, привез для того, чтобы праздновать, а вместо праздника получились поминки. Жена приехала как жена, а уехала вдовой. (*Выписка из ЦАМО: 22.2.1945 при столкновении над аэродромом погибли два экипажа. 1-й: командир полка подполковник Кузнецов Николай Терентьевич (1905 г.р., г. Брест-Литовск), мл. лейтенант Сердюк Александр Иванович (1923 г.р., Сталинская обл.) и 2-й: мл. лейтенант Шкурный Иван Алексеевич (1922 г.р., Брянская обл.) и стрелок Успенский Лев Евгеньевич (1926 г.р., г. Арзамас). Похоронены в 4 км вост. м. Тори Пярновского уезда ЭССР. –* ***И. Ж.***)

– Скажите, пожалуйста, почему ваш полк не стал гвардейским?

– Я не знаю, почему он не стал. Хотя полк вел очень активную боевую деятельность, выполнял задачи, нес потери. Казалось бы, все необходимые условия для получения гвардии. Но мы тогда не думали о гвардии, о наградах. Наши мысли были о том, как летать и бомбить. Ни о льготах, ни о деньгах мы не думали. Я и не думал, что получу Героя, никогда об этом не думал… Мое дело маленькое – летай себе да летай. А то, что за это еще и медали с орденами дают – это продукт побочный.

– Как у вас с радиосвязью было в полку?

– По-моему, сначала рации не было, двухсторонняя связь только со стрелком была (*СПУ-2 или СПУ-2ф, связь плохая, жаловались на помехи. – **Р. О.)*.

Был радиоприемничек. Но он такой плохой, больше трескотни, чем разговоров. Потом когда появилась рация, было очень трудно ею пользоваться. Фиксированные волны стояли, заранее настроенные. Была связь, но не очень качественная, не всегда понятно, что тебе передают.

А в конце войны было хорошо слышно. Надежная связь.

Я, например, очень хорошо слыхал, когда мне с большого расстояния с КП, а я тогда был в районе острова Эзель, передали:

– Слушай, там на море два корабля, видишь? Пойди, стрельни по ним!

А я им говорю:

– Я плавать не умею.

Я имею в виду, что у морских летчиков есть оборудование, и, если его собьют, они будут плавать, а я нет. Мы – сухопутные. Мы, конечно, над Финским заливом летали, но так, с краешку, чтобы в случае чего до берега дотянуть… А летать над водой у меня оборудования соответствующего не было. И особого желания нет, и вода холодная, и пузырей у нас нет никаких спасательных.

– Радиодисциплина разговоров соблюдалась? «Галдежа» в эфире у вас не было?

– Нет. Когда летишь на задание, заранее такая команда: «Всем молчать, только слушать!» Только командир имел право, но и он тоже молчит до цели, чтобы обнаружить нас не могли. Мы летали всегда низко. Я не знаю, были у немцев локаторы или нет. Но мы летали всегда низко. А уже ближе к цели поднимались выше восьмисот метров, отработали цель и опять над елками домой.

– А высоту как набирали? Горку делали? Или постепенно набирали?

– Постепенно, до цели еще не доходя, перед самой линией фронта, чтобы не просто было бы в нас попасть. Ведь когда ты низко, не только зенитки, все стрелять начинают…

– Ваш стрелок кого-нибудь сбивал?

– Стрелял и попадал, но не сбивал.

– А в полку были случаи, когда стрелки сбивали самолеты противника?

– Я знаю точно, что какой-то стрелок сбил атакующий истребитель.

– Боезапас у стрелка был сто пятьдесят патронов, не маловато?

– Нет, хватало. Нормально. Потому что когда группа идет, на группу истребители не очень-то и нападают.

В Эстонии на нас несколько раз истребители нападали, мы сразу в круг становились, и они даже и не подходили близко.

– А такой маневр, как «ножницы», Вы применяли?

– «Ножницы»? Да, я такой прием знаю, но я не применял.

– А сколько примерно самолетов, минимальное количество, нужно, чтобы встать в круг?

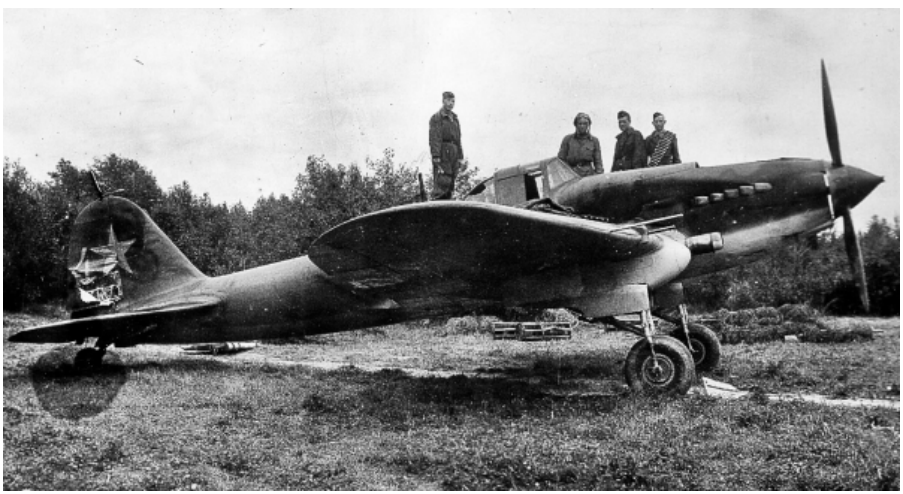
– Четыре-шесть, уже нормально. (*Считалось, не менее 6, 4 – мало, дистанция между самолетами великовата.* – ***Р. О.***)

– Ваше мнение о финских и о немецких истребителях?

– И те и другие хорошо стреляли. И мне попало от них под Выборгом, как врезали, еле-еле добрался…

– Немцы в мемуарах пишут: «Прилетела толпа русских – сто самолетов, мы парой взлетели и начали их сбивать. Одного, другого, третьего». А наши: «Немцы нападали только тогда, когда преимущество в численности получали». А Ваш опыт какой?

– Вопрос хитрый такой… Я бы ответил так: они нападали только тогда, когда чувствовали, что не напрасно будут атаковать.



Поврежденный Ил-2 872-го ШАП (пилот не известен)

Я вам уже рассказывал про полет, когда я фотографировал результаты нашего удара по их аэродрому и остался один. Сначала пара появилась, но не атаковала. Стерегли меня, воздушный бой лишь изображали, наверное, для начальства. Но вот когда еще две пары подошли, тогда уже начали стрелять по мне. Я активно маневрировал… Но уйти от них удалось все же благодаря вмешательству наших зениток.

– Чем занимался ваш полковой врач? Я так представляю, раненых у вас было немного, чаще или не вернулся, или цел?

– Именно по этой причине, когда мы воевали, у нас врача не было, а была медсестра.

Вот после войны, когда я в транспортной авиации летал, у нас в полку был свой врач. Перед каждым вылетом мне дают задание и полетный лист. Все подробно расписано. И нужна отметка врача. А он знает, какие нормальные показатели у каждого, и проверяет пульс, давление, температуру. Проверил и печать шлеп – «разрешаю вылет».

– А на войне у вас медицинского контроля фактически не было? По правилам, в авиационном полку был врач, который должен был заниматься медицинским контролем и, конечно, первичной помощью раненым. У вас такого не было или на сестру возлагалось?

– Врача в полку я что-то не помню…

– Посмотрите список погибших, возможно, вы вспомните подробности.

– Белов Николай Андреевич. Я был в его эскадрилье. «Не вернулся с боевого задания, сбит». (*Выписка из документа ЦАМО: Экипаж: комэск капитан Белов Николай Андреевич (1919 г.р., Калининская обл., Старицкий р-н) и стрелок Пушев Виталий Петрович (1920 г.р., Чувашия). Не вернулся с боевого задания 15.4.1944 из района Пскова. –* ***И. Ж.****)*

Упал он южнее Пскова в районе Снегирева, Неклочь, Дубяги, Тямша. Мы работали по линии фронта. Причем ни зениток, ни истребителей не было. Он пикировал, видно было, что бомбил, стрелял… Но не стал выводить. В землю воткнулся. При ударе самолет почему-то не взорвался, мотор сорвался и вылетел метров на двадцать… Я еще заход сделал, низко, самолет Белова сфотографировал и полетел домой. Привел четверку. На подходе к аэродрому, полевой аэродром Желча был южнее Гдова, взаимно

обменялись позывными. Радио тогда уже хорошо работало. Спрашивают: «Кто ведет? Кого нет?» – «Белова, – говорю, – нет…»

Когда сели, подходят, спрашивают: «Где?» Я говорю: «Пускай фото сделают…»

Фотоаппарат отнесли в фотолабораторию к Пете Савановичу, он сделал планшет, на котором все было видно: их территория, окопы, траншея, самолет, мотор… И ведь никто не стрелял… Или сознание потерял, или с самолетом что-то случилось, скорее всего.

Так, дальше… Давыдов Миша. (*Давыдов Михаил Митрофанович (1922 г.р., г. Ташкент), мл. лейтенант, пропал без вести 19.6.1944. Стрелок неустановлен. В этот день полк потерял трех пилотов и трех стрелков. –* ***И. Ж.***) С Карельского перешейка из-под Выборга возвращались, и его пропажу мы обнаружили, пролетая в районе Зеленогорска. Летели домой в Левашово, Зеленогорск справа от меня, три-пять километров, группа летела над лесом. Мы летали только над лесами. Ну, зачем летать над городом, мешать людям жить. Смотрю, нет одного самолета. Куда он делся? Предложил: «Давайте станем в круг».

Мы круга два или три сделали. Его позывной я не помню сейчас. Я его вызывал, вызывал. Тихо.

В ваших документах: «Пропал без вести». Правильно. И до сих пор не знаю. Ни в погибших, ни в живых нет его. Если бы упал, он бы загорелся. Но пожара не обнаружили.

Я так и командиру доложил: «Мишка Давыдов пропал без вести!»

– Вы видели, как самолеты товарищей сбивали?

– Я видел сам, как сбили моего лучшего друга Колю Трипольского. Мы вместе с Колей Трипольским из Краматорска в полк прилетели. Мы учились вместе в школе, в аэроклубе, в летной школе, и воевали в одной эскадрилье.

В тот день полетели вместе, и он там остался… Тогда сперва я в район Печоры на разведку сходил. А потом мы полком шестерками на этот немецкий аэродром… Вот где возня была! О-о-о! Какие-то новые разрывы зенитные, такого я еще не видел: круглые голубые шапки. Весь аэродром накрыли мелкими шапками. И вот в него зенитка попала. Вижу: у него «нога» выпала, мотор стал плохо работать, и самолет пошел вниз… Сел на опушку леса на той стороне реки Великая. Стрелок дал ракету, вроде сигнал «живы». И все… Больше мы ничего не знаем. (*Экипаж: мл. лейтенант Трипольский Николай Васильевич, стрелок Перепелица Николай Семенович. Сбит истребителем 8 апреля 1944 года. –* ***И. Ж.***) А больше я так подробно не видел…

– Распространено мнение, что в штурмовой авиации на одного погибшего летчика приходилось семь погибших стрелков. Аргументы такие: летчик вроде как в броне сидит, а стрелок, он там в хвосте, и у него только это по пояс прикрыто.

– Сколько-сколько? Я, может быть, буду и не совсем точен, но не помню, чтобы у нас кто-нибудь из стрелков погиб, а летчик живой прилетел. И гибли, и без вести пропадали экипажами. (*Известные потери всего 73 летчика, 45 стрелков. В 1944 году летчиков – 31, стрелков – 29. –* ***Р. О.***)

– Вопрос о вашем инструкторе Ляпине. Когда он погиб: до того, как вы в полк пришли, или уже при вас?

– Я слыхал, что он поехал из училища на стажировку на фронт. Потренироваться, посмотреть… А то они в тылу кружатся вокруг аэродрома. Взлет – посадка, взлет – посадка, и больше ничего. Когда я прибыл в полк, сразу спросил про Ляпина. Мне отвечают: «А он погиб вчера или позавчера. Где-то в районе Любань – Тосно. Не вернулся. А как погиб и не знаем». Получилось буквально так: я прибыл, а он погиб.

– Вы помните, когда вы получили Ил-10?

– В самом конце войны. И он нам не понравился почему-то. Он какой-то вертлявый, особенно на посадке. Мог и упасть.

Я летал на Ил-2, а потом на Ил-10 полетал, но он быстро ушел… Их почему-то убрали, или мы их сдали, я не помню.

– А на что пересели после них?

– После них? На Ли-2. Как война кончилась, части стали расформировывать. Я был тогда замкомэск, капитан. Пришел к начальнику отдела кадров 13-й воздушной армии полковнику Ростову. Он говорит: «Авиации слишком много, мы демобилизуем и увольняем. Теперь народное хозяйство и жизнь надо налаживать. У меня для тебя нет места».

Я говорю: «Я никуда не уйду. Я еще пацаном хотел быть летчиком. А теперь, когда я научился всему, ты меня хочешь списать. Дембель не пройдет. Буду сидеть за штатом и ждать. Согласен на любое место, лишь бы летчиком».

Я через два месяца пришел к нему – «Нет мест». Два месяца мне зарплату платили, потом только за звание. Я еще месяц сижу, жду. Нет места. Но я решил: буду год сидеть, без всякого пособия, но буду летчиком. Все равно буду! И только через четыре месяца нашли мне место вторым летчиком Ли-2 в «придворную»

эскадрилью Ленинградского военного округа, базировалась здесь в Левашово. Командиром корабля у меня был Никольский.

– Как вы узнали, что закончилась война?

– Это такое ликование народа! Были в Эстонии. В четыре часа утра мы спим, расквартированные были по домам, к эстонцам. Окна приоткрыты, тепло, май месяц. И вдруг слышим, стреляют. Стрельба идет, зенитки стреляют, пулеметы стреляют, пистолеты. Все, что есть, стреляет на улице. И народ кричит… Потом в шесть часов по радио объявили: «Великая Отечественная война, которая длилась столько лет, сколько-то месяцев и суток – закончена!» О! Тут все целоваться. И мужики, и женщины, и пацаны, знакомые и незнакомые, все обнимаются, целуются. И тут же появилась выпивка. А у эстонцев их «конек» – это самогонка, причем она действительно хорошая. Появилась сразу тут же, прямо на улице, самогонка рюмками, бутылками… И все за одно: «За Победу!» Да… Победа… А сколько ребят не дождались…

Яковлев Владимир Осипович

Зовут меня Яковлев Владимир Осипович, а раньше я был Рак Владимир Осипович. Фамилию поменял – жене не понравилась, а мне какая разница… Теперь все меня знают как Яковлева. И товарищи-фронтовики тоже так зовут.

Родился я 22 марта 1925 года в городе Гатчина. Мама была домохозяйка, а отец работал на железной дороге машинистом. Я

самый младший. Семья большая была – шестеро детей… Но в семье был достаток. Держали овец, кур, поросенка, питались хорошо…

До войны я учился здесь, в Гатчине, во 2-й школе, а сейчас это 4-я средняя школа. Окончив пять классов, поступил в ремесленное училище. А потом в 1940 году нас отправили в Волховстрой, в Волховское ремесленное училище. Там на заводе я должен был учиться плавить алюминий… Но случилось так, что я ремесленное училище закончил в другом городе и стал слесарем-инструментальщиком.

Когда началась война, нас эвакуировали в Кузбасс, в город Сталинск, сейчас – Новокузнецк. Окончил училище с отличием, и меня оставили работать мастером производственного обучения. Преподавал технологию, вел практику…

– Как вы узнали, что война началась?

– В Волховстрое, в ремесленном училище по радио объявили: «Война! Немцы напали на Советский Союз». Паника возникла, ребята убегали по домам. А я был дисциплинированный – остался, никуда не побежал. Я «в сорочке родился» – те, кто домой убежал, в плен попали, а мы поехали в Кузбасс.

– На каком производстве вы оказались?

– Мы производили военную продукцию. Нам прислали специальные приспособления и штампы. Штамповали и собирали авиационные пулеметные ленты для крупнокалиберного УБ Березина…

Дважды меня вызывали в военкомат, но начальство оформляло мне броню. А я на фронт хотел. У меня все три брата были на фронте, самый старший и двое двойняшек с 1921 года. А мама у немцев в плену…

Весной 1943 года я перебрался на частную квартиру Марии Ивановны Ефимовой, и на мой новый адрес пришла повестка из военкомата. Я про нее никому в ремесленном училище не сказал. Ну что еще мне оставалось делать, чтобы призвали… Пришел в военкомат и говорю: «Я не могу оставаться в тылу. У меня вся семья на фронте, а я вроде как в бегах…»

Мне ничего не ответили, но как только получили документы из ремесленного училища (а данные на меня были хорошие), меня отправили в Троицкое авиационное училище. Это под Челябинском, называлось «летное училище стрелков-радистов». *(Правильно – Челябинская Краснознаменная военная авиационная школа стрелков-бомбардиров. –* ***О. Р.****)*

– Как вы относились к тому, что немцы аж до Волги дошли?

– Пораженческих настроений не было. Ведь когда неожиданно нападают, конечно, больше шансов завоевать, оккупировать большую площадь. Но положение на фронте беспокоило. И когда мы втянулись в войну, когда сказали, что «Родина-мать зовет», все пошли добровольно. Пошли и четырнадцатилетние… Им говорили: «Вы дорастите до возраста самостоятельного, и вас призовем…»

А нам казалось – вот нас отправят на помощь, а уж мы-то немцам покажем!

– Каковы были бытовые условия, пока вы работали мастером?

– Бытовые условия у нас были хорошие. Было и общежитие, и заводская столовая с трехразовым питанием. Обуты, одеты, теплая одежда была, правда, шапок еще не было. Были фуражечки с наушниками от мороза. Перчатки давали, носки. Все делалось, чтобы молодежь работала спокойно, с чистой душой.

– Сколько вы получали?

– Когда я мастером работал, получал четыреста рублей. В ремесленном училище бывали еще премии. Не вещами, а деньгами.

Ну на что эти деньги можно тратить? Одежда у меня вся была. Питался я в столовой, водку не пил. Мастеру училища цены в столовой были со скидкой, небольшие… Недоедания не было.

– Как вы отнеслись к сообщению о том, что наши самолеты в 1941 году Берлин бомбили? Или вы это не заметили?

– То, что наши бомбили Берлин, мы знали. Доволен был народ – мы доказали немцам, что мы и в таких трудных условиях можем до них дотянуться… И что мы все ж таки их доконаем.

– Как вы отнеслись к победе в Сталинградской битве?

– Она подробно освещалась в наших газетах. И то, что произошло в Сталинграде, ставили в пример – вот как надо защищать Отечество. Честь и хвала нашим воинам! Ни шагу назад!

И это было в каждой душе, я вам честно говорю, в каждой душе. Это и у нас в ремесленном училище все были гражданские, и все говорили: «Добьемся победы!»

– Скажите, какое отношение было к блокированному Ленинграду?

– Тут было очень-очень трудно… Мы были в Кемерове, когда сообщили, что город блокирован. Блокада – это же и питание плохое, и прочее…

Но все говорили, что Ленинград не сдастся, что им не взять Ленинград. У всех было такое чувство, что город не сдадим. Умом понимали, что ситуация на грани, но чувство такое было.

– Так узнали про это по радио или от эвакуированных?

– По радио оповещение было очень хорошее. Все были в курсе всех событий, которые происходили у нас во время войны.

– Когда Курская битва шла, вы еще в ремесленном училище были?

– Тогда я уже был в военном училище… Я там оказался вроде в марте 1943 года…

Мы летали, прыгали с парашютом, стреляли по наземным целям, по воздушным целям – «колбасу» таскали. Знаете такую, да? По ней стреляли. Потом изучение силуэтов и ТТХ всех типов немецких самолетов…

Окончил я это училище с отличием. До сих пор помню: «Вид самолета-цели при данном курсовом угле, выраженный в четвертях в радиусе кольцевого прицела называется ракурсом…»

На экзаменах я всем подсказывал, и преподаватель на меня разозлился: «А ну-ка, давай-ка отсюда на фиг! Придешь сдавать последним».

Сдал на «отлично». Командир училища вызывает и говорит: «Мы вас оставляем инструктором».

А наше классное отделение отправили на практику в часть. И я остался один. Дня через три иду к командиру училища и говорю: «Почему вы не спрашиваете, хочу я или не хочу быть преподавателем? Вон Золотов, он даже плачет: «Оставьте, пожалуйста…» Вот его оставьте вместо меня, а я вместо него иду на фронт…»

Когда второе отделение окончило, меня с ним отправили в полк.

– Какое у вас звание было?

– У нас стрелков-радистов в офицерском звании не было. Выпускали из училищ в сержантском звании. Потом в конце войны старшего сержанта присвоили.

– После училища вы оказались в запасном полку?

– Да, 12-й запасной полк (*место базирования – г. Чапаевск. –* ***О. Р.***). Там формировали отдельные экипажи для пополнения: летчик и стрелок-радист.

Потом нас направили в Латвию. Мы прибыли в 766-й полк, в 211-ю штурмовую дивизию. В дивизии три штурмовых полка…

У нас командиром полка был Петров, а имя-отчество не помню. (*С сентября 1944 г. командир 766-го шап – майор Василий Петрович Петров. –* ***И. Ж.***)

Я попал в 3-ю эскадрилью. Командир эскадрильи будущий Герой Советского Союза Ермилов Александр Иванович (*Ермилов Павел Александрович. Звание Героя Советского Союза присвоено 23.02.45. –* ***И. Ж.***).

Мы летали на Прибалтийский фронт, Латвию, Литву и брали Кенигсберг.

Оценка результатов тренировочной стрельбы

– Когда вы прибыли в полк?

– Это был 1944 год.

– Как вас встретили?

– Стрелков проверили на знание теории стрельбы. Потом была проверка слетанности эскадрильи, как мы впишемся в эскадрильи. А летали мы звеном, четыре машины звено.

– Когда вы в полк попали, одноместные «Илы» еще были?

– Не было, только двухместные.

– А учебные самолеты «УИлы» были?

– А как же! Двухместные. Новички с училища проходят курс слетанности.

А стрелок должен пройти учебные стрельбы по «колбасе», только тогда его отправляют на боевое задание.

– А какое вооружение у ваших самолетов было?

– Две пушки ВЯ, два пулемета ШКАСа и бомбовая нагрузка, и плюс мой пулемет. Я защищаю от захода истребителей с хвоста…

– А РСы – реактивные снаряды вешали?

– Да. Четыре РСа. На правом крыле два, и на левом два. Восемь не бывало…

– А вместо ВЯ были большие 37-миллиметровые пушки?

– Да, 37-мм в полку тоже были. Но немного.

– А еще какое-нибудь оружие применяли: ПТАБы – это маленькие противотанковые бомбы, ВАПы – выливной авиационный прибор, фосфор выбрасывать?

– Нет, не было. В основном фугасные бомбы. Мы в основном уничтожали-то пехоту, а по пехоте главным образом – осколочные.

– Вы помните, какой основной был калибр бомб, который вы возили?

– Не помню. Две бомбы большие под крылом (*ФАБ-100, 250 или 50. –* ***О. Р.***). И два люка было, в них – маленькие, по сто или по пятьдесят (*главным образом меньше калибром, чем 50 кг или 100 кг. –* ***О. Р.***).

– А РСы какие у вас были, вы не помните?

– РС-132, длинные зараза, вот такие. Больше метра (*скорее всего РОФС-132. –* ***О. Р.***)

– РСы, по вашему мнению, эффективное оружие?

– РСы выгодное оружие по наземным целям. По танкам, по пехоте, по скоплению войск. Эти ракеты, РСы очень хорошие.

– Мы слышали два мнения. Некоторые говорили, что эти РСы убрать бы, оставить одни бомбы. Другие – лучше бомбы убрать, «рсы» оставить.

– У нас такого разговора не было. Положена боевая нагрузка на самолет: РСы, пулеметы, пушки и бомбы. Вот все.

– У вас какой боезапас был?

– Я сейчас не буду врать, не помню. Нам хватало. И мне защитить свой самолет хватало, и даже помочь соседу.

– Вы помните свой первый боевой вылет?

– Помню. 3-й Прибалтийский фронт, в сентябре 1944 года.

Мы полетели на бомбежку передовых позиций фашистов. Это было в Курляндии, на территории Латвии. Я нисколько не боялся, но волновался, конечно.

А потом делали в день от трех до четырех боевых вылетов. Мы отлетаем, отбомбимся, отстреляемся по наземным целям, разворачиваемся и идем обратно на аэродром, на заправку. Готовимся к новому вылету. На подготовку уходило примерно часа два-три…

– И часа через два опять вылет?

– Да, не раньше. Задание, на какой участок лететь, получали от командира дивизии или от командира полка. И так каждый день.

– Была ли какая-нибудь подготовка стрелков в полку?

– В полку у нас переподготовки никакой не было. Мы с училища пришли уже основательно подготовленные…

Проверяли нас так: мы из кабины стрелка стреляли по наземным целям.

Подготовка стрелков на макете кабины

– При выходе из атаки вы по наземным целям стреляли?

– Вначале не стрелял. Берег боеприпасы. Да и запрещалось, только защищать самолет и быть предельно внимательным. А позже, когда мы к Кенигсбергу подходили, нам дали указание: «Стрелок-радист может стрелять по наземным целям». Например, по колонне войск можешь лупить. Командир атакует, а потом при выходе из атаки я стреляю.

– Несколько вопросов по быту. Какое денежное довольствие было у вас?

– Курсанту выдавали где-то около трехсот рублей. В запасном полку ничего нам не давали. Всего двенадцать дней там были… В боевом полку – по восемьсот рублей.

– Как кормили вас в училище?

– В училище – хорошо, там всем одинаково давали.

– Все обычно жалуются, что в училище не хватало еды?

– Ну, как вам сказать, человек привыкает. Хватает тебе, не хватает, ты не идешь, не жалуешься. Добавки не было.

А вот в боевом полку, там уже ты можешь спросить и добавку. Первое добавку никто не брал, а добавку на второе, всегда кто хотел, тот брал.

– Как было со ста граммами водки?

– Сто боевых грамм в конце боевого дня. Кончаются вылеты, и по сто боевых грамм. Но только в дни вылетов. И независимо от числа вылетов – сто грамм.

– А если, например, плохая погода и не летали?

– Никаких сто грамм. Потому и называются – «боевые сто грамм».

– Как вас обмундировывали в училище?

– В училище: обыкновенные брюки, шаровары обыкновенные… Сапоги кирзовые, обмоток не было. А в полку зимой выдавали теплые унты, собачьи или овечьи. Шерстяные носки. Да, и унтята были, когда сильные морозы.

Повседневное обмундирование: летом шинель, а зимой меховые куртки авиационные. Свитеров не было.

– А маски были?

– Нет, не давали. Не было масок никаких. Шапка, шлем меховой и подшлемник шерстяной. Белый, да, и очки.

– Кожаные летные куртки у вас в полку были ленд-лизовские или наши?

– По-моему, только нашего производства.

– Вообще, что-нибудь ленд-лизовское вы получали?

– Нет, не видел. Не помню никаких импортных вещей. Даже тушенки.

– А трофейных?

– Трофеи только у пехоты. Мы трофеи не добывали. Я ходил в Кенигсберг не для того, чтобы искать что-нибудь, «вынюхивать»… Нет, просто интересно было. Мы ходили вдвоем. Я и еще один товарищ. В свободное время и поблизости от части.

Зашли в дом, сидит немка, дрожит. Мы ей: «Не бойтесь, мы вас не тронем. Мы просто зашли посмотреть, в каких вы живете условиях…»

И уходим. Более того, в кармане был то ли пряник или кусок хлеба, отдали. Мы не обижали их никогда.

– Какое у вас оружие личное было?

– У меня – пистолет ТТ, но были и наганы.

И были еще автоматы в кабине. У меня было специальное гнездо, с правой стороны под рукой.

Автомат – это на случай, если приземлишься на

вынужденную, тогда тебе автомат может пригодиться. А если я прыгать с парашютом буду, автомат будет мешать.

– Вы сидели на ремне? Или сиденье было?

– Было мягкое сиденье. Широкое такое, как кресло. Я на парашюте еще сидел.

Потом еще ремни безопасности. Затягиваешься справа, слева. Там кнопки нажал, вставил, и все.

– Кто вам снаряжал ленту?

– Механики по вооружению. Я прилетаю, им говорю: «Я не знаю, сколько израсходовал. Проверьте. Пополнить, если нужно…»

– А Вы их работу контролировали, нет?

– Обязательно. Даем короткую очередь…

– Мы разговаривали со стрелком, он говорил: «Кто хотел жить, тот следил. Я каждый раз перебирал ленту, смазывал патроны…»

– У меня ни одной задержки в работе не было, ни одной!

А вот ШКАС малокалиберный, как винтовка, это ж зараза, а не пулемет… Вот где задержек было, ой… Что вы!

– А какими патронами ваша лента снаряжалась?

– Трассирующие и бронебойные были. А вот какой порядок, не буду говорить.

– А могли вы заказать, к примеру, чтобы вам больше трассирующих поставили?

– Да какая разница. Мы же не ночью летаем, а днем.

– Вы в основном чем занимались? Удары по пехоте? По переднему краю? По кораблям?

– В основном это передний край. Корабли были всего один раз.

– А в основном на каких высотах ходили?

– Мы выходили на цель на 1000–1200 м, ну, не выше 1500 м.

– В то время, когда вы воевали, большие потери в полку были?

– У нас в эскадрилье, да и в полку, очень мало погибло.

На моих глазах только один экипаж погиб, зенитный снаряд

попал в самолет, летевший впереди нас.

– Как это выглядело, самолет взорвался?

– Не взорвался. Взрыва никакого не было. «Щепки» полетели, и все… Не успели, ни стрелок, ни командир, с парашютом выпрыгнуть.

А бывало, что если подобьют, отойдут от линии фронта и выпрыгивают.

У нас с командиром была договоренность: «Володя, пока не будет моего приказа, никаких выпрыгиваний…»

– Кто был ваш командир экипажа?

– Тюрин Николай Федорович, капитан.

– У вас на счету сбитый «Фокке-Вульф-190». Кроме вас, много ли еще стрелков с вашего полка сбивало самолеты?

– Никто. Только я один.

– А как это произошло?

– Это было под Кенигсбергом, на Земландском полуострове. А уж над Кенигсбергом… Вы знаете, что такое Кенигсберг? Там так охранялось, ой, ой, ой…

Мы летели домой с боевого задания. Истребитель стал подходить к группе, и я заметил, что идет именно на нас. И, зараза, заходил снизу. Я Николаю Федоровичу, командиру своему, говорю: «Коленька, дай-ка горку!» Я боялся за стабилизатор.

Он хорошо поднял машину, мне сразу видно немца стало, и я прямо ему в кабину засадил. Даже поправок вводить не пришлось. Он мгновенно свалился. Но я не видел, упал он или не упал.

Когда прилетели на аэродром, сели, сразу доложил: «Возможно, я сбил истребитель, потому что прямо в лоб бил».

И экипажи подтвердили, которые летели сбоку, им лучше видно, как и что… «Вовка сбил…»

А если ты даже и сбил, но не подтвердили, то все это туфта и не зачтут. А потом пришло сообщение от наземных войск… Про меня и в газете было напечатано. Наградили за сбитого орденом Красной Звезды и премию дали тысячу рублей. У нас не давали книжек, не было. На руки давали. Ну, а я мамке перевод, и все.

– После того как вы сбили самолет противника, к вам отношение изменилось в полку? Среди стрелков?

– Ну, тогда расписали и в газете, по всей дивизии… «Поздравляем тебя». Как только прилетел, сразу доложили. И тут

и командир полка: «Поздравляем тебя! Молодец, что вовремя заметил…»

– А летчики вашего полка сбивали?

– Летчики нет. Воздушных таких боев не было, немцы боялись в лобовую идти или сбоку подходить. Куда им! А ведь мы же летим-то по четыре машины и друг друга охраняем. Я тебя, ты меня…

– Истребители наши вас часто прикрывали?

– Все время. Каждый боевой вылет, четверка истребителей Як-3.

– А не бывало ли такое, что немецкие истребители связали сопровождение боем и вы остались одни?

– Не было таких случаев, не видел. Если даже что-то случается, четверка в прикрытии идет, два прикрывают нас. Два идут отгонять…

– Вас прикрывали разные полки истребительные? Или один и тот же?

– У нас было в дивизии три полка штурмовиков и истребительный полк. Не помню номер. Этот полк занимался прикрытием и воздушные бои вел. Ребята наши давали им «прикурить».

Такая была дисциплина, такая была ненависть. Никакой боязни, что ты можешь погибнуть, товарищ может погибнуть. Даже думки в голове не было.

– А как же тогда бывали случаи, что возвращались, не выполнив задание?

– Только по погоде, но у нас и такого не было.

– От кого потерь больше было? От зениток или от истребителей противника?

– В нашем полку только один или два экипажа погибло.

Я сделал восемьдесят семь боевых вылетов, вот за это время у меня был на глазах только один случай. А мы летали каждый летный день. Не было выходных, ни праздников, какие там праздники-то.

– Как вы относились к немцам?

– К немцам я относился так – уничтожить, чтоб не было духа… Но однажды мы стояли на дороге, и вели немцев пленных.

Посмотрели на них, они такие были сирые, что даже руки марать не захотелось…

– А отношение к ним, как к профессионалам войны? Уважали их? Или считали, что немец уже выдохся и недостоин внимания?

– Немец уже не тот был. Если он видит, что идет эскадрилья и прикрытие, то он уже побоится подойти, уходит в другое место, ищет, где полегче. Не было ни одного вылета, чтобы немецких истребителей не было у нас на пути, но чтоб они нас атаковали…

Они вообще-то боялись. Но и обнаглевшие попадались… А так все было хорошо. Я ж говорю, что «в сорочке родился». Мы отлетали… Эскадрилья была хорошая, и дисциплина, и отношение друг к другу. На командиров повезло, я считаю. Отличный был командир дивизии Кучма, полковник, и наш командир полка Петров, и командир эскадрильи Ермилов Павел Александрович. Боевые задания выполнялись, и ответственность экипажей была стопроцентная – никто не боялся задания. Чтоб вернуться обратно, испугаться, такого не могло.

– Вы не помните, ваши «Илы» были какие? Крылья были прямые или со стрелочкой?

– Нет. Немножко были… Стрелка.

– Не помните, как они были окрашены?

– В зеленый цвет. Без камуфляжа. Никаких полосок или надписей не было. Были только номера на киле: один, два, три… У меня был тринадцатый. Я его не боялся.

– А были ли какие-то суеверия? Ну не бриться перед вылетом? Не фотографироваться?

– Не было. Все чистенькие были, побритые.

– Какие отношения сложились с техническими специалистами?

– Хорошие. Мы им помогали. Оружейным мастерам помогали бомбы подвешивать, вооружение. Но я не механик. Чем мог помочь техникам? Заправить, шланг подать, под бомбу спину подставить… А радисты, те уже все сами. Каждый раз после вылета проверяют.

– Немецкими шлемофонами не пользовались?

– Нет. И не видел их даже. Только наши.

– У вас женщин в полку много было?

– Может, раньше и были, но в мое время почти не было. А среди технического состава не было вовсе. Санитарка была, Мария. Она смотрела, чтобы были заполнены санитарные ячейки, бинт там, что положено. Но никто не тратил ничего, так что и работы у нее немного было.

– Вы помните первый аэродром? Куда вы с запасного полка прибыли?

– Был полевой аэродром укатанный, никакой бетонки, ничего.

– Где жили?

– У нас там было общежитие. Барак. А некоторые экипажи жили по домам. Потому что были пустые дома, хозяева эвакуировались. Давали на два-три звена.

– А местные жители были? И какие с ними отношения были?

– Были. Отличное отношение. И их никто не обижал, никто не воровал. Местные самогон гнали. Но я не помню, чтобы кто-то в моей эскадрилье покупал и пил…

Время быстро летело. Вы знаете, вот не успевали отдохнуть. Только приляжешь, уже вставать надо. А мы вставали рано, где-то в шесть утра. Помоемся, и в столовую, а потом везут на аэродром, и готовишься к боевому заданию.

– Скажите, как было у вас с политработниками в полку?

– У нас был майор Мошкин, хороший мужик.

Блин! Так, я же сам был комсоргом. Я ж говорю, куда сам не захочешь сунуться, обязательно меня туда засунут. Я сам не высовывался, но они видят, человек справится, и меня – комсоргом эскадрильи. Партийных у нас в эскадрилье не было. Все комсомольцы были. Но все ребята у меня были боевые такие, что дай боже.

– А в чем вообще заключалась работа комсорга?

– Во-первых, агитация: пропаганда опыта по боевому обслуживанию самолетов, информация о состоянии на фронтах…

Выпускали стенгазеты, вывешивали листки-«молнии». Рассказывали о том, как отличился какой-то экипаж.

Для этого у нас в комсомольской организации редколлегия была. Она занималась этим вопросом… Так что пустого дня не было. Каждый чем-то занимался…

– Замполит у вас летающий был?

– Да. Был летчик, тоже командир. Были и просто политработники, но это уже при дивизии. Был начальник политотдела дивизии, который отвечал за политическую подготовку кадров. И к нему никаких претензий нету. Но были и такие, кто и не летал, и был «трепло гороховое». Были. Таких экипажи не любили.

– На ваш взгляд, должен был летать политработник, для того чтобы уважение к нему было?

– Не только в моем случае назначение на политработу было как бы в приказном порядке.

Видят, что человек может с народом общаться, довести дело до конца. Вот у Ермилова заместитель был политработником. Он отвечал за политическое воспитание экипажей. Он летал, и к нему никаких претензий. Умел гасить конфликты в коллективе.

– А «особист» в полку был?

– Особый отдел был только при дивизии. И представителя СМЕРШа в полку не было.

– У вас в эскадрилье был адъютант эскадрильи?

– Адъютант был. А вот летал он или не летал, я не скажу.

– За какое количество боевых вылетов стрелку давался первый орден? За первых десять вылетов?

– Не орден, а медаль «За отвагу». У меня восемьдесят семь боевых вылетов. И у меня орден Красной Звезды, медаль «За отвагу» и медаль «За боевые заслуги». Орден приурочили к сбитому истребителю.

– В вашем полку, кроме Ермилова, Герои были?

– В нашей дивизии был один только Герой Ермилов. Вот хороший мужик был. Душа был нашего полка и эскадрильи.

А заслуженных летчиков, у которых орденов Боевого Красного Знамени один, два, три (больше трех ни у кого не было), очень много было, почти все летчики.

– У вас не было ощущения, что Ил-2 был недостаточно защищен?

– Вы что! Его немцы боялись как огня.

– Но вы сидите по пояс открытый, только снизу-сзади

бронедверка закрывает – и все.

– Никакой дверки не было. И на полу, под ногами плита была – и все. Ну, а с боков не было ни фига. (*Дверка была, а на полу бронеплиты не было. –* ***О. Р.***)

– А «фонарь» снимали, который над вами был?

– Зимой летали с фонарем, а летом мы летали открытые.

– Это не воспрещалось?

– Нет… То стекло запотеет, или дождь, или еще что-нибудь… А тут – чистое пространство.

– А как подтверждались результаты ударов по земле? Как подтверждали, что действительно сожгли столько-то танков?

– Земля подтверждает: вот такая-то эскадрилья уничтожила два, три танка. Или уничтожила дзот, или батарею, уничтожила взвод пехоты или еще что-нибудь. Это только разведка и пехота подтверждала результаты…

– А по заявкам наземных войск часто приходилось работать?

– Нет. Мы получаем задание от своего командования, по карте.

– А удары по своим были?

– У нас не было. Но такое могло быть. Говорили, что были… Как говорится, доводили до нашего сведения.

– Кроме передовой, вы по каким еще целям работали?

– Мы по морским целям один раз только работали. Когда мы выходили на косу, бомбить территорию, а попали в корабли.

– На аэродромы ходили?

– Нет, нет, нет.

– А где Вы закончили войну?

– Земландский полуостров. Он как входит таким уступом, тут море, а сюда проходит коса длинная, ширина около двух километров.

– А ранений у стрелков в полку много было?

– Были… У меня была контузия. Однажды, когда мы начали бомбить, над нашим самолетом взорвался зенитный снаряд,

антенна самолета сломалась, и мне дала по голове. И я без памяти свалился в кабину. Признали, что я контужен, и один или два дня мне дали отдохнуть.

– Вы всегда летали с одним и тем же командиром?

– Да. С одним и тем же. Но если я заболевал, тогда командиру давали другого стрелка.

– А если командир заболел?

– Тогда экипаж не летал.

– А сбивать вас не сбивали?

– Нет.

– Вынужденные посадки у вас были?

– Нет. Ну, разве только когда носом клюнули… Мы взлетали на бомбежку Кенигсберга, тогда мы стояли в Топиалу. У нас было четыреста килограммов бомб – вся боевая нагрузка и полностью заправленный бензином самолет. И вот мы стали взлетать, уже вот-вот кончается полоса, мотор заглох. Летчик как тормознул, и машина на нос… Если бы перевернулись, не знаю, что бы было…

– Повреждения привозили?

– Вот только когда антенна оторвалась…

– У вас восемьдесят семь боевых вылетов, вы летали с одним и тем же командиром. Вы войну закончили на том же самом самолете, на котором начали, или сменили самолет?

– На одном и том же. И двигатель на нем не менялся. Вот такие машины делали… Правда, на некоторых других самолетах меняли. Забарахлит, и меняли.

Ну да, мы когда кончили, а эскадрилья эта не расформировалась и дивизия не расформировалась до 1950 года. Я все время был в той же самой дивизии…

– Как вы войну закончили?

– Полетели на боевое задание, и вдруг сообщают по радио: «Экипажам вернуться обратно, война закончилась!»

Когда сказали «конец войне», мы как нажали на гашетки… Ой-ой-ой! Стрельба такая была…

Развернулись и приземлились…

– Гуляли сильно после этого?

– Мы отметили по порядку, от мелкого и выше: эскадрильей

отметили, полком отметили, дивизией. Командир дивизии всех собрал, поздравил, всем по «сто», и все такое. Мы успокоились – живы, здоровы. Это запомнилось на всю жизнь.

– Вроде известный факт, что сразу после войны аварийность у летчиков, которые прошли войну, резко повысилась?

– Гибли? У нас в полку, если мне память не изменяет, был только один случай. Полетели на учебное задание, а мотор отказал… А они почему-то не выпрыгнули с парашютами. Вот и все – один случай.

А вот аварийные посадки у молодых летчиков были часто.

– А Ил-10 к вам в полк когда пришел?

– Это было где-то под конец 1945 года.

– Летчики и стрелки, которые летали на Ил-2, говорили, что Ил-2 гораздо более удобная машина, чем Ил-10. Было такое?

– Я не знаю, мы с командиром об этом не говорили. Скорость у него больше, высота у него больше и дальность полета больше.

– Вам, как стрелку, какая кабина была удобнее?

– Ил-10. Там расположение удобнее было. Практически закрытая кабина. И турель крутилась кругом.

– А прицел у вас какой был?

– Обыкновенный. Со стеклышком таким…

– На Ил-10 у стрелка были пушки Б-20 двадцатимиллиметровые или 12,7-мм УБ?

– У меня был последнего образца. Двадцать мм…

– Не срывало с кронштейнов при стрельбе?

– Нет. По наземным целям стреляли, тренировались… Мне понравился Ил-10. И командиры, и наши летчики были довольны машиной…

– Для вашей семьи каковы были последствия войны?

– Все пережили.

– Когда вы уволились?

– В 1950 году. Срок службы окончился. Предложили остаться на сверхсрочную. Но у меня дома семья, мать. И я вернулся сюда,

в Гатчину…

– Ваши первые впечатления, когда вы вернулись в Гатчину?

– Разрушений много было, а значит, и работы было много. Быстро восстанавливали.

Я в последнее время в армии был помощником командира части по быту. Строил дома. Хотя по профессии был мастер слесарей-инструментальщиков. Потом старшим производственным мастером цеха. Командир Самарин Николай Андреевич меня вызвал: «Володя, – говорит, – зайди-ка. Будешь моим помощником».

Куда деваться?

Так по строительной линии и на гражданке пошел.

Я вручал людям ордера, расселял дома. Работал я до семидесяти двух лет, пока мог…

Булин Евгений Павлович

Я родился в 1920 году в деревне Кивиц Псковской области. В 1924 году отец приехал в Ленинград и поступил работать на Кировский завод в мартеновский цех сталеваром, в 27-м он взял к себе семью. В Ленинграде я закончил 7 классов в 86-й фабрично-заводской школе при Кировском заводе. В 8-й класс пошел в 10-й школе Кировского района. У меня было два товарища, у которых отцы были моряками. Мы решили, что пойдем в военно-морской флот. Но в 38-м году осенью, продолжая учиться в школе, я поступил в 2-й Ленинградский аэроклуб. Стал звать их с собой, но ни один из них не согласился. Зима и весна 1939 года ушли на теоретическую учебу. Сюда входило изучение полета, его теория, изучение материальной части самолета У-2 и мотора М-11. Кроме того, изучали самолетовождение в Красной Армии. Зимой произвели по одному ознакомительному полету на планере. Как только подсохло летное поле, летали мы с Корпусного аэродрома, расположенного между Варшавской и Балтийской железными дорогами. Сейчас на месте бывшего аэродрома проходит Ново-Измайловский проспект, застроенный многоэтажными домами.

В июне сдал выпускные экзамены в школе, а в конце августа месяца 1939 года я окончил курс летной подготовки на самолете У-2. Принимать экзамены приехала комиссия из Ейского военно-морского летного училища имени Сталина. Я летную практику и теорию сдал на «отлично». Пришел на мандатную комиссию: «Не комсомолец?» – «Нет». – «Если в комсомол не вступишь, то мы тебя принять не сможем. Даем тебе неделю». Еще когда проходил летную практику, мне мой инструктор, который был парторгом, говорил: «Вступай в комсомол, вступай в комсомол». А я всегда отвечал: «Когда буду достоин, тогда вступлю». Я к отцу: «Помоги устроиться на работу!» – «Сам поступай». Но все-таки он способствовал тому, чтобы меня взяли на Кировский завод в мартеновский цех электромонтером. А там в комсомол не берут – меня же не знают… В общем, в Ейское военно-морское училище я не попал. Продолжаю работать. Вдруг отец на работу мне приносит повестку: «Явиться в первый аэроклуб». Прибываю туда, захожу в комнату к начальнику. Там сидят люди в форме ГВФ. Оказалось, из Тамбовского летного училища. Они не посмотрели, что я не комсомолец, и взяли меня. В декабре 1939 года приехал в город Тамбов, в Тамбовское летное училище ГВФ. Училище было трехгодичное. Теоретический курс был обширный: и сопромат изучали, и морзянку (ее мне никак не удавалось освоить). Очень большой был курс самолетовождения, который преподавал

Судомоин. Штурманское дело я любил, в будущем оно мне пригодилось. Начали летать опять на У-2. Надо сказать, что училище было гражданским. Тем не менее по его окончании присваивалось звание «младший лейтенант запаса». Всего было три училища ГВФ: Батайское, Балашовское и Тамбовское. Весной 40-го года Батайское училище закрыли. В нем была эскадрилья девушек, которую перевели к нам. А в декабре 1940 года наше училище было преобразовано в Тамбовскую военную школу пилотов. Девчонок отчислили, а наша перспектива – окончить школу сержантами. Продолжаем учиться. Программу сократили – в летных училищах программа была обширная, а летные школы учились по сокращенной программе. Война назревала, и поэтому кадры готовили интенсивно. Отменили занятие по радиотелеграфу, чему я очень обрадовался – никак не мог освоить все эти точки, тире. К июню я уже летал с инструктором на самолете СБ.

И вдруг приказ: присвоить мне и еще нескольким товарищам звания сержант и назначить инструкторами при училище. Оставили в той же эскадрилье и даже в том же звене, где учились и проходили практику, но уже инструкторами на самолете Р-5. Дали группу. А тут война… Мы стояли под Тамбовом у железнодорожной станции Пушкари. Летали по кругу, и вдруг из облачности немецкий Ю-88 вываливается, круг делает и опять уходит в облачность. Командование переполошилось, и в августе месяце мы начали готовиться к эвакуации. Правда, учеба продолжалась. Наступили заморозки, холода. Ночью самолеты прогревали, чтобы, если вдруг появятся немцы, сразу запустить двигатели и улететь. Только в конце ноября поступил приказ перебазироваться. Первую посадку сделали за Саратовом. Дальше Уральск. А путь наш лежал в Узбекистан, город Джизак. Аэродром от города в семнадцати километрах. Разместили нашу эскадрилью на конезаводе в бараках, покрытых камышом и замазанных глиной. Продолжили учебно-тренировочную подготовку курсантов. Но училища стали закрываться. Наши две эскадрильи на Р-5 сократили, курсантов в пехоту, а нас отправили в город Казань в 6-ю запасную авиационную бригаду. Казанский завод тогда начал выпускать самолеты Пе-2. Летного состава там было уйма. Столовая работала с утра и до поздней ночи чуть ли не сутками, и все время была очередь. Мы видим, что дело труба – самолетов выпускалось мало, а нашего брата много, мы взбунтовались. Чтобы не бунтовали, нас, 7 человек, отправили в город Алатырь, в 49-й запасной полк, готовивший экипажи на У-2. Там я пробыл два месяца, но не оставлял попыток попасть на фронт. Один наш товарищ попал в штаб

писарем. И когда формировалась очередная группа на фронт, он меня в нее вписал. Полетели на Карельский фронт. Летали с посадками. Первая – Чебоксары, потом Горький. Здесь пришлось садиться на вынужденную. Карбюратор на У-2 был с подогревом. Что-то там случилось, и он начал барахлить. Я стал отставать от группы. Вдруг через некоторое время вижу: мне навстречу летит У-2 – это был командир группы. Он развернулся, помахал крыльями, и я за ним пристроился. Пошел снег. Видимость плохая. Увидел на поле черный предмет и решил садиться. Оказалось, брошенная на поле сеялка. Командир тоже сел. Во второй кабине со мной летел военный техник 2-го ранга, два кубаря носил. Он в чехлы в задней кабине зарылся. Растолкал его. Развернули самолет хвостом против ветра. Лыжи закопали в снег – привязать-то нечем. Через некоторое время набежали пацаны, оказалось, деревня недалеко. Мы сели и порулили. Рулили, пока винт не встал – горючее кончилось. Пошли в деревню пешком, а буквально в 20–25 метрах увидели овраг. Хорошо, что бензин кончился, а то бы в этот овраг угодили! В деревне нас встретили очень приветливо. На всю жизнь запомнил, как нас пирогами с морковкой угощали. На следующий день командир полетел в Арзамас. Вскоре привезли нам бензин, и мы перелетели на аэродром. После Горького сели в Ярославле. Из Ярославля полетел в Вологду. Потом в Онегу. Здесь услышал, что освободили Пятигорск. С Онеги перелетел в город Сегежа, там был большой бумажный комбинат. Тут я был зачислен в 435-й смешанный авиационный полк, который в то время состоял из истребительной эскадрильи на самолетах «Харрикейн» и эскадрильи на У-2. Вскоре меня направили на курсы командиров звеньев при 9-м отдельном смешанном учебном тренировочном полку. После окончания курсов меня направили в г. Сегежа, где формировалась 260-я смешанная авиационная дивизия, в 839-й штурмовой авиационный полк, который базировался на аэродроме Кондоручей. Меня вызывают к начальству. Сидят подполковник и с ним полковник и начинают беседовать: «Вот самолет «Ил» такой хороший». Я говорю: «Нет». А полковник – это был начальник политотдела дивизии Самохин, подполковник Рейфшнейдер, командир дивизии. Тот матом на меня – давай, мол, соглашайся. Опять переучиваться! Так война кончится, и не повоюешь… Начали изучать материальную часть. Через некоторое время получили спарку и несколько одноместных самолетов, начали переучиваться. Весна и лето 1943 года ушло на переучивание и отработку боевого применения штурмовика Ил-2. У нас был отличный командир Павел Иванович Богданов, батя наш. Царство ему небесное, 13 сентября 1944 года его сбили…

Перед самостоятельным вылетом по два часа, не меньше, беседовал с каждым летчиком. Начиная с теории полета и техники пилотирования и кончая литературой и музыкой – он был очень образованным. Аэродром Кондоручей был в лесу – короткая полоса не более 100 метров шириной, огороженная с одной стороны оврагом, с другой пнями. И вот первый мой самостоятельный вылет. Командир полка благословил меня, я сел в кабину. Около «Т» на 180 градусов развернулся, нужно было застопорить заднее колесо, прорулить вперед, чтобы оно зафиксировалось, а я по газам… Меня развернуло на 45 градусов вправо и в лес. В инструкции было жирно написано: «На взлете тормозами не пользоваться!» Я левую ногу, ручку влево. Самолет нехотя развернулся, и вдоль полосы я взлетел. Сел, зарулил. Богданов поднялся ко мне на плоскость: «Учти, второй полет таким быть не должен».

На другой день на старте командир собрал всех летчиков и начал рассказывать, какой он ночью видел сон.

«Иду, говорит, я по полю и вижу лестницу, поднимающуюся к небесам. Полез по этой лестнице вверх. Долго лез. В конце своего пути оказался, как потом выяснилось, в раю.

Вижу, говорит, сад, огороженный красивой чугунною решеткой. В саду тропические растения растут и плодоносят, райские птички поют. Пошел вдоль решетки, ищу ворота. Нашел ворота, но на них висит большой замок. Стучусь. Подходит старичок со связкой ключей, узнаю в нем Илью-пророка. Прошу его открыть ворота и пропустить меня в сад. Илья-пророк спрашивает: «А кто ты?» Я отвечаю: «Летчик Богданов». – «Летчиков мы в рай не пускаем», – говорит Илья-пророк. Я в это время вижу в раю разгуливают Булин и Фоменко. Я показываю на них Илье-пророку и говорю: «А вот смотрите, там разгуливают наши летчики Булин и Фоменко». На это Илья-пророк отвечает: «Да это разве летчики, это говно, а не летчики».

Так он пропесочил меня за то, что описано выше, а Фоменко накануне в самостоятельном полете «скозлил» на посадке.

Потом я хорошо освоил самолет Ил-2. Надо сказать, он мне очень нравился. Надежный, но, конечно, «утюг». Плохо, что он при выходе из пике давал просадку. У меня был случай, когда ведомый просел и зацепился за ствол дальнобойного орудия.

На боевые вылеты стали летать с середины августа. Летали небольшими группами. Фактически отрабатывали боевое применение.

Зиму 1943/44 года совершенствовали боевое применение. В марте 1944 года перелетели на ледяной аэродром Белое море. На Кандалакшском направлении готовилась операция наших войск.

Здесь я выполнил свой первый боевой вылет. Вскоре аэродром стал таять, и нас перевели на аэродром Африканда. Второй боевой вылет мы делали на аэродром Алакуртти. На этом аэродроме половина авиации Карельского фронта погибла… Аэродром расположен вдоль реки, а с востока и с запада закрыт сопками. Поэтому заход только с севера и с юга. А зенитной артиллерии на нем было уйма. Этот аэродром был как бельмо на глазу. Немецкие пикировщики Ю-87 летали с Куоларви бомбить железную дорогу Мурманск – Беломорск. На обратном пути они садились в Алакуртти на дозаправку и летели обратно Куолаярви. Мы полком готовились нанести удар, когда они сядут на аэродром заправки. В течение двух недель дадут ракету: «По самолетам! Запускай!» Запустили. Красная ракета: «Отбой». 4 апреля 1944 года приехал командующий армией генерал-майор Соколов, вынесли на старт знамя полка. И пошли двумя восьмерками. Я шел в первой группе, которую вел заместитель командира полка капитан Поляков. У него слева была пара Жигалов, Аверков, справа был ведомым командир эскадрильи Кудла. А вторую четверку вел я, несмотря на то что у меня был только второй боевой вылет. Слева ведомым шел Павел Хиров, а справа старший летчик Лазарев и у него в паре летчик Григорий Шипунов. Задача нашей восьмерки – подавить зенитки противника. Командир полка Богданов вел вторую восьмерку. Они должны были атаковать самолеты. Чем ближе подлетаем к линии фронта, тем больше отстает ведомый Полякова комэск Кудла. Соответственно и я, держась за ним, тоже начал отставать. Он развернулся влево и ушел. Я начал догонять ведущего. Мы заходили с севера, но взяли немного вправо. Поляков увидел реку, понял, что мы проскакиваем, и резко развернулся над сопкой влево. Я увидел, что полетели листовки. Думаю, как так?! У нас никаких листовок не было. Я тоже начал разворот над самой сопкой. Голова у этой сопки была белая, отшлифованная, как сахар. Я буквально пузом по ней. А винт левого ведомого Полякова, Аверкова, у меня над кабиной крутится. Царство ему небесное, последняя наша потеря – 27 апреля 1945 года, у него была слабоватая техника пилотирования… Мне нельзя сделать крен, я зацеплюсь. Поляков пошел с креном и в лесу взорвался. Говорили потом, что его сбила зенитка. Но я думаю, что при резком развороте Жигалов не удержался и врезался в него, и полетевшие листы, которые я принял за листовки, были обшивкой самолета Полякова. Может, я грешу, но у него упало давление масла, температура выросла, мотор заклинило, и он упал в лес. Упали они недалеко от линии фронта, взяли парашюты, часы, встали со стрелком на лыжи и пошли. Через три

дня вернулись в полк. Жигалов недолго провоевал, хотя и жив остался. В Свирской операции они пошли четверкой. Он зацепил верхушки деревьев. Набрал хвои в масляный радиатор и сел в Песках у 17-го гвардейского полка. Я прилетел, взял стрелка, привез ему механика с инженером полка. А там летчик Кобзев при взлете отклонился и врезался в стоянку самолетов, и Жигалову придавило ногу. Его оттуда отправили в Москву, в госпиталь, а потом демобилизовали.

Пока я разворачивался, группу потерял. Увидел впереди самолет. Я к нему с левой стороны пристраиваюсь, а он от меня! У нас на киле были номера, в каждой эскадрилье нарисованные своим цветом, а у этого звезда, а номер на фюзеляже. Я в недоумении, как же так? Уже потом понял – нам перед вылетом несколько самолетов передали из соседнего полка. Через некоторое время увидел железнодорожную станцию, составы стоят, я небольшую горку сделал, бомбы сбросил, РСы и пострелял. Проскочил эту станцию, развернулся влево на восток курс 90˚. У меня не было часов в самолете. Мы же бедные были! У нас часов-то не было, вот я и носил самолетные часы в кармане. Они встали и в этом вылете они лежали у меня под подушкой.

Отошел от цели, догнал свою группу. С нами еще пара «Яков». Я иду на 600 метров, «Яки» чуть выше, а остальные на бреющем. Дорогу Кандалакша – Алакуртти я проскочил, не заметил. Вышел на Сенное озеро. Взял курс 0 градусов. Прошел какое-то время, чувствую, что потерял ориентировку. Я по рации говорю: «Маленькие», дайте курс на аэродром». Они доворачивают на 30 градусов влево – курс 330. Я говорю: «К немцам я не пойду». И пошел 300 градусов. Крутился, крутился. Наконец увидел поселок Зашеек, здесь шоссейная дорога поворачивает на 90 градусов, а восточнее станция Африканда. У стрелка спрашиваю: «Сколько нас?» – «Трое, если с нами считать». Кричу: «Братцы, дома!». Разворачиваюсь, сажусь. За мной Хиров садится, Шипунов уходит в Кандалакшский залив, бросает аварийно бомбы – по цели не сбросил – и тоже садится. Подъезжает ко мне санитарная полуторка: «Ну, как?» – «Что – как? У меня все в порядке». В это время поступает донесение, что Лазарев и Аверков, которые бросили меня и пошли севернее, сели на вынужденную. Лазарев сел на дорогу, а Аверков разбил самолет на посадке.

Потом уже выяснилось, что вторая группа, которую вел батя, тоже промахнулась с разворотом. Он зашел с запада. Немцы его оттуда не ждали. Отработали по аэродрому, но на отходе их догнали истребители и сбили летчика Соколова.

За этот вылет меня наградили орденом Красной Звезды.

– Комэск Кудла ушел, он струсил?

– Честно сказать, да. Когда я сел, зарулил, его самолет уже стоял на аэродроме. Потом он летал нормально до конца войны. Окончил войну начальником воздушно-стрелковой службы. Были случаи трусости, что там говорить… В 609-м истребительном полку был летчик Ионов. Летал еще до войны инструктором в аэроклубе, воевал с 1941 года, в его летной книжке был записан сбитый на Калининском фронте Ме-109. Техника пилотирования у него была отличной. Но пришел-то он к нам командиром эскадрильи с десятью годами срока. За что? За трусость. А так был арап на земле, но трус в воздухе. Командир нашего полка Богданов снял с него судимость и послал на Липецкие курсы усовершенствования. Через некоторое время Ионов приезжает к нам в дивизию. Его к нам назначают в полк, штурманом полка. К этому времени Богданов погиб, и вместо него пришел начальник ВСС 230-й штурмовой дивизии Красоткин. Первый вылет. На севере была одна железная дорога Ленинград – Мурманск. А так лес и озера – малоориентирная местность. А на западе дорога на дороге, поселки, реки – многоориентирная местность. Трудно ориентироваться. Я уже комэском был. Повел свою эскадрилью, вторую повел командир полка Красоткин, а третью Саша Якимов. Ионов взлетал за Красоткиным, сделал круг и с убранными шасси сел у «Т». Короче, не пошел. Я привел своих назад, а командир полка сел на 65 километров южнее аэродрома. Сразу у меня отношение к нему изменилось, и мы с ним не сошлись. Что будем делать с Ионовым? Я говорю: «Давайте я с ним слетаю». Я четверкой собираюсь. Беру Ионова к себе в пару. Взлетаю, захожу за истребителями прикрытия. Погода такая, что только под собой видно. Подхожу к аэродрому истребителей, мне стрелок говорит: «У Ионова барахлит мотор». Ну, если барахлит, то пусть садится у истребителей. Он под меня – и уходит. Я «маленьких» запрашиваю: «Маленькие», взлетайте». – «Давай. Мы сейчас взлетим». Ну, конечно, они не взлетели. Я пошел, но вынужден был вернуться из-за погоды. Возвращаюсь, меня спрашивают: «Где Ионов?» Я говорю: «Я ему дал команду садиться у истребителей, у него мотор барахлит». Мотор барахлит! Он обогнал меня и ушел с разворотом! Инженер полка полетел на У-2, опробовали самолет – все нормально. Тут уж его в трибунал и в штрафной батальон. Он Данциг брал. Там его в пятку ранило. Вернулся он в часть без звания и без наград. Его перевели в 214-й братский полк и демобилизовали сразу после войны.

В конце мая 1944 года нас на железнодорожной дрезине привезли в поселок Нива-8, где генерал-майор Жуков провел с

нами рекогносцировку – показал цели на другой стороне реки Нива, которые мешали форсированию пехотой водного рубежа.

Задача была поставлена вполне конкретно: позиции пехоты подавить пулеметно-пушечным огнем, а позиции артиллерии подавить бомбами и реактивными снарядами. Вылетели всем полком, неся четыре РС-132, четыре ФАБ-100 и полный боекомплект для пушек и пулеметов. Одно звено было снаряжено дымовыми бомбами для постановки завесы. На наземном командном пункте находился командир дивизии Рейфшнейдер. С земли поступила команда выполнить холостой заход. Во время этого захода я решил заснять цель перед бомбометанием. Когда я включил фотоаппаратуру, то сработали пиропатроны замков держателя бомб и сбросились бомбы. Со второго захода нам разрешили проштурмовать цель, что мы и сделали. После вылета на аэродром прибыл командир дивизии, и начался разбор полета. Мне предстояло отвечать за нарушение приказа. На счастье, я вспомнил, что, когда на моем самолете устанавливали фотоаппарат, в одном из тренировочных полетов на полигон начальник оперативно-разведотдела дивизии майор Суханов попросил меня после работы на полигоне зайти на цель и сфотографировать ее для фотопланшета. На аэродроме сняли фотоаппарат и увезли в расположение дивизии для отработки пленки. Вечером, когда прибыл с полигона адъютант эскадрильи капитан Перепичко, он спросил меня, где же мои бомбы. Я ответил, что бомбы сбросил на полигоне. Вызвали старшего техника по вооружению Котельникова, который при адъютанте подтвердил, что бомб обратно не привез. Когда была отработана пленка и изготовлен фотопланшет цели, майор Суханов пригласил меня к себе. (Штаб дивизии базировался вместе с нами на аэродроме Африканда.) Рассматривая фотопланшет, мы обратили внимание, что внутри квадрата есть два разрыва этих бомб. (Бомбы были П-40, практические, цементные 40 кг.) Но особого значения этому факту не придали. И только теперь я вспомнил об этом и просил проверить электропроводку включения АФА-И, которая была смонтирована через ЭСБР. Проверили схему и убедились, что при монтаже электропроводки к фотоаппарату была допущена ошибка. При нормальном включении ЭСБР и нажатии кнопки «сброс бомб» последние не сбрасывались, а при нажатии кнопки фотоаппарата – включался фотоаппарат и сбрасывались все бомбы. Это спасло меня от наказания.

17 июня перелетели на аэродром Вытегра на юго-востоке Онежского озера. Когда улетали из Африканды, там еще лежал снег, а тут летное поле все в цветущем клевере! Мы, как дети,

радовались зелени, кувыркались на ней. У нас дальше не было карт. Мы думали, что полетим на Карельский перешеек, на Ленинградский фонт. Через некоторое время со штаба из Беломорска привозят карты. Дают ведущим 10-километровки, а ведомым ничего не дают! А ведь полетная карта у штурмовика – это пятикилометровка. Десятикилометровка – это для общей ориентировки. Но вскоре прибыло звено «аэрокобр» 773-го ИАП, которые в качестве лидеров на бреющем полете проводили нас на аэродром Шугозеро в 5 километрах севернее Тихвина. Сели. Посреди поля стоят две лошади, жеребенок, рядом копна сена. На каждом самолете летело по три человека – летчик, стрелок и кто-то из техсостава. Остальные отправились по железной дороге. Начали сами подвешивать бомбы и РСы. Пушки и пулеметы были заряжены. В 8 часов утра 22 июня поэскадрильно мы полетели на штурмовку войск на берегу реки Свирь. Ниже плотины ГЭС обработали плацдарм. Пришли на аэродром, позавтракали. В 11 часов второй вылет. Подошли к цели на высоте 1200 метров, а дым на 1000 метров. Весь передний край был затянут густым дымом. Наземный командный пункт разрешил только один заход – в воздухе было очень много самолетов. Ведущий нырнул, все за ним. Тут цель уже не выбираешь – что увидел, туда и стреляешь. Выскочили и с правым разворотом собираемся и домой. Причем карта кончалась за 40 километров от аэродрома… На следующий день мы уже летали в глубь обороны, работали по отдельным опорным пунктам. Через несколько дней перебазировались на аэродром Лодейное Поле. Сюда прибыл наземный состав.

Два вылета с этого аэродрома хорошо запомнились, потому что пришлось лететь в сумерках, а опыта ночных полетов не было. Первый раз потребовалась срочная поддержка десанта, который Ладожская военная флотилия высаживала в тыл финнам, в районе Видлицы. Батя говорит: «Взлетайте, я вам костры выложу на аэродроме». Десантники ракетами обозначили свой передний край и направление на цель. Атаковали с ходу. Сбросили бомбы и «рсы», открыли огонь из пушек и пулеметов. С затемненной вечерними сумерками земли нам навстречу летели разноцветные шарики. Красиво! Не сразу дошло, что стреляют по мне, и с запозданием стал маневрировать. На обратном пути стемнело. Аэродром нашли по ракетам, которые пускал в воздух персонал аэродрома. Вдоль посадочной полосы были разложены костры. К земле подходил осторожно, посадку производил с подсказкой по радио, но сел с «плюхом». Хорошо, что шасси у Ил-2 крепкие, и все обошлось благополучно.

Буквально через день я принял командование 1-й эскадрильей. Первый боевой вылет в этой роли довелось

выполнять на фотографирование и опять вечером. Десантники к этому времени захватили бронепоезд. Нужно было его сфотографировать. Выбор пал на меня, так как незадолго до этого я водил группу на штурмовку этого поезда. Мой воздушный стрелок имел фотоаппарат АФА-27, а на самолете ведомого Коломейцева установили аппарат для плановой съемки. Маршрут я знал хорошо. На бреющем шли до самой цели. При подлете к цели по нам открыли огонь. Вышли на Ладожское озеро, развернулись на 180 градусов, набрали высоту 60 метров. Перевел самолет в планирование и атакую зенитные точки. Когда я вышел из атаки, то увидел, что ведомый остался на той же высоте – ведет съемку, и весь огонь сосредоточен на нем. Мой стрелок успел сфотографировать бронепоезд. Сели на свой аэродром благополучно. Я говорю: «Знаете, что так по своим бронепоездам мы еще не ходили». На следующий день приехали товарищи из штаба армии. «Да, – говорят, – бронепоезд захвачен, но кругом-то финны». Кто кого поймал – еще вопрос.

Возле Питкяранты находились железнодорожные платформы с дальнобойными орудиями. Они кочевали в районе г. Сальми и населенного пункта Погранкондуш, мешая нашим войскам. Командование потребовало их уничтожить. Пошли четверкой. Был у нас в полку такой летчик сержант Иван Дерягин, лет на семь старше меня. Техника пилотирования у него была слабовата, но парень рвался в бой. Он с нами не улетел с Африканды, а ехал наземным эшелоном, потому что у него не было самолета. Мы как-то сидели между вылетами в рыбацкой избе, играли в карты, а он возился с наганом. Произошел выстрел, и пуля попала ему в ногу. Самолет у него отобрали, и он не летал. Тут он пристал ко мне: «Возьми меня». Я ему говорю: «Иди к Кудле, если он разрешит, то возьму». Тот разрешил. Я говорю: «Давай сдавай район полетов в радиусе 50-300 километров». Он мне сдал. Я его взял правым ведомым.

Первой шла группа, которую вел зам. командира 3-й АЭ лейтенант Майоров. Наша группа должна была вылетать после их возвращения. Маршрут проходил над Ладожским озером для того, чтобы уменьшить время пребывания в зоне зенитного огня. При развороте на цель в самолет ведущего попал снаряд, и он, не выходя из отвесного пикирования, упал в озеро. Ни летчик, ни стрелок парашютом не воспользовались, видимо, оба погибли в воздухе. Группа отштурмовала цель и вернулась домой, но без своего командира.

Мы взлетали четверкой. Дерягин шел правым ведомым. Я ему строго-настрого приказал ни при каких обстоятельствах не отрываться от меня. Проходя через аэродром истребителей, я

запросил прикрытия. Через пару минут нас догнала пара Ла-5. При подходе к траверзу города Сальми я начал постепенно увеличивать скорость. Во время разворота Дерягин не выдержал места в строю и выскочил вперед. Я из ведущего превратился в ведомого. В конце разворота Ваня резко перевел самолет в пикирование с углом 60º. В этот момент у него из гондолы выпала правая нога шасси. Я сбросил лишь бомбы. Стрелять из пушек мешал самолет ведомого. Вдруг я увидел, как от самолета Дерягина отделился какой-то предмет. У меня мелькнула мысль, это сброшены бомбы с взрывателем мгновенного действия. Вот тут я пожалел, что взял Дерягина в этот полет, так как в момент взрыва его бомб мой самолет будет точно над ними, и я подорвусь на них. Но взрыва не произошло. Самолет Дерягина начал переворачиваться через правое крыло и упал в лес. Когда я поравнялся с местом его падения, он взорвался. Видимо, Дерягин увлекся атакой, а при выводе из пикирования самолет просел, зацепился колесом шасси за ствол пушки и упал. Так он погиб на первом боевом вылете.

На Медвежьегорском направлении в июле 1944-го финны окружили нашу дивизию. Там получился слоеный пирог. Нам подвесили ВАПы, и мы проложили в лесу огненный коридор, через который дивизия, бросив тяжелое вооружение, вышла.

Когда войска вышли к границе, у нас уже самолетов почти не осталось. В эскадрилье было всего три штурмовика. На моем самолете двигатель барахлил – падало давление масла, росла температура. Я техникам и инженеру сказал, они подкрутили редуктор. Кое-как набрали восьмерку из полка. Задача была пролететь за линию фронта примерно семьдесят километров, развернуться, вернуться к линии фронта – продемонстрировать, что у нас есть еще авиация. Шли на высоте 1200 метров, уже километров сорок прошли за линию фронта. Температура растет. Вдруг меня что-то бьет под хвост, я так думаю, снаряд взорвался. Самолет подбросило вверх и едва через нос не перевернуло. Я бомбы отщелкал и перед землей вывел. Вроде летит самолет. Подлетаем к берегу Ладожского озера, по нам огонь. Мне стрелок кричит: «Что делаешь! Убьют!» Я на бреющем над озером дотянул до аэродрома Видлица. Там полоса была бетонная под 90 градусов к озеру. Начал садиться, а в начале полосы «Бостон» стоит, я кое-как через него перепрыгнул, сел. Вскоре за мной сел мой летчик Спаско – у него клапаны двигателя были покороблены. Прилетел инженер полка, кое-как починили наши самолеты и перелетели на свой аэродром. Серафим Спаско погиб уже в Померании… Мы летели, снабженными ПАБами, снаряд отбил ему плоскость.

В конце лета нас вернули на Кандалакшское направление. 12 сентября 1944 г. в полк прибыли молодые летчики. 13 сентября утром командир полка подполковник Богданов собрал весь личный состав полка, представил вновь прибывших летчиков, как всегда к случаю рассказал пару шуток. Распустил строй. Мы пошли готовиться к полету, получив боевую задачу – группами в составе эскадрилий нанести удары по отступающему противнику от передовой в сторону города Кулоярви. Первой должна была идти 2-я АЭ. Ее вел старший лейтенант Кудло, второй шла первая АЭ, которую вел я, третьей группой – третья АЭ. Ее вел майор А. Старинов. Его потом, царство ему небесное, застрелили в Белостоке поляки. Мы летели на Одер, из Москвы гнали самолеты. А он когда выпьет, дурак дураком. В общем, нарвался… Короче, я полетел. Атаковал колонну грузовиков. Зенитки стреляли. Я прилетел, сел, пошел к командиру докладывать. Показал, где зенитки. Он мне говорит: «Дай мне твой планшет». Я даю. И идем к третьей эскадрилье. Спрашиваю у инженера полка Дмитрия Карпухина: «Что случилось?» Он говорит: «Кудла и Лазарев не вернулись». То есть из первой группы командир эскадрильи и его заместитель не вернулись. Батя собирался лететь вместо Старинова. Подошел к самолету, залез на плоскость. Как всегда в реглане, застегнулся, надел парашют, сел в кабину. Вылетела четверка. Его прикрывала шестерка ЛаГГ-3 во главе с заместителем командира дивизии Героем Советского Союза Краснолуцким. Они отработали по железной и по шоссейной дорогам, сделали два или три захода. Батя подал команду: «Сотый!» «Сотый» – это конец атаки. Слышали и ведомые, и Краснолуцкий, что конец атаки. Но никто не видел, как он упал, где упал. Я выхожу из столовой, тарахтит «горбатый». Я туда, думал, Батя. Нет, не он. Садится шестерка истребителей, спрашиваем: «Где?» Никто не знает. Приходит пара «горбатых». Бати нет. Я был потерянным, в таком состоянии… На следующий день мы улетели в Москву за самолетами. Командующий армией Соколов приказал найти самолет Богданова. Через четыре дня его нашли. Как говорили, Богданов был без головы. Выдвигали версию, что ему ее отгрыз медведь. Я так считаю, что Батя любил летать с открытым «фонарем». Он дал команду «Сотый». Группа-то растянулась, чтобы собрать ее, он уменьшил скорость и здесь мог свернуться в штопор. Когда началось падение, фонарь мог пойти вперед и отрубить ему голову.

– Сколько обычно делали заходов по цели?

– Сколько делать заходов, определялось до вылета. Максимум

было пять. А так в зависимости от цели и боекомплекта. Один раз в Польше ходили на цель. В кабину стрелка на втором заходе попал снаряд. У него комбинезон был весь в осколках фанеры, но ни одной царапины. В этот же день опять летим на эту цель. А надо сказать, что в полку было всего два самолета-стрелки, как мы называли Ил-2 с металлическими консолями крыла. Смотрю, в левой плоскости дырка, обшивка «розочкой». Погода была отвратительная, облачность сто метров, а до цели почти сто километров. Пришел группой, на малой высоте. На четвертом развороте на высоте пятьдесят метров выпустил щитки, и самолет начало переворачивать, я правую ногу, ручку вправо. Самолет дернулся, и колеса коснулись земли. Оказалось, перебило тягу щитка, правый выпустился, а левый нет. Если бы высота была больше – перевернулся бы и разбился.

За бои в южной Карелии я был награжден орденом Отечественной войны II степени.

– Где было тяжелее летать: в Германии или на Карельском?

– Финны были злее, чем немцы. Против них было тяжелее воевать. Зенитки не прекращали огонь, даже если их атакуешь.

– По своим попадали?

– Я – нет, но как-то, возвращаясь с задания, шел на высоте 800 метров. Смотрю, в чистом поле в два ряда стоят «катюши». Правее меня «горбатый» вводит в атаку группу… Женский голос в эфире надрывается: «Горбатые», что вы делаете?! Бьете по своим!!!» По своим всегда хорошо получается – они же не стреляют. Хорошо, что все дивизии имели опознавательные знаки, так что легко было понять, кто по своим отработал. А бывало и так. Команда: «Бить по переднему краю!» Над своими войсками начинаешь стрелять, гильзы падают со свистом. Солдаты кричат: «По своим стреляют!» Один раз я тоже чуть не попал по своим. Это было на Висле в районе Грауденц. Войска ушли вперед. Хорошо, что, когда я пришел, они обозначили себя ракетами.

– Войска хорошо себя обозначали?

– Не очень. Когда стоят в обороне, тогда можно обозначить, а когда наступают… Этот полк вперед продвинулся, тот на месте стоит. То полотнищами обозначали себя, дымами, ракетами. Ждешь ракету одного цвета, а там другого. Конечно, и станции наведения работали, но ориентироваться было непросто.

– Задний стрелок нужен был?

– Нужен.

– Бомбового прицела не было?

– Не было. Бомбили «по лаптю» – риски были на капоте нанесены. Прицелы для стрельбы то были.

– Бомбили обычно с какой высоты?

– В зависимости от взрывателя. Когда ходили на бреющем полете, ставили взрыватель с 8-секундным замедлением. Такая бомба ударяется о землю и отскакивает. Было так, что свой же самолет догоняет… В Карелии на озере Имандра сделали полигон. Выложили на льду круг из лапника, крестом обозначена цель. Мы, восемь пар, шестнадцать самолетов, должны были прийти и обрабатывать этот круг. Последовала команда загрузить в бомболюки бомбы АО-2,5 с безветряночным взрывателем АМ-Б. Эти бомбы снаряжались в кассеты. Когда такую кассету бросал бомбардировщик, она раскрывалась в воздухе и бомбы падали. Кроме того, у нас были учебные бомбы П-40. Мне звонит техник по вооружению: «Последовала такая-то команда». Я ему говорю: «Слушай, не торопись, сколько успеешь, столько и загрузишь». Он решил, что лучше вообще ничего не делать. А в 3-й эскадрилье загрузили эти бомбы. В первом же заходе Ваня Заянов открыл люки, бросает бомбы. И они, друг о друга ударяясь, взрываются. Самолет в районе цели упал. Нам сразу последовала команда: «Кончай атаку. Садитесь».

– К РС как относились?

– Хорошо. Сначала были РС-82, а потом 132. К нам приехали с завода на аэродром, где мы стояли. Повесили эти палки. Элероны были перкалевые, они сверху наклепали дюраль. Сашка Акимов, командир первой эскадрильи, полетел проверить. Посреди озера был остров, на котором росли приличные деревья. Он как зашел, как дал, так эти деревья в щепки. Конечно, РСами работать можно было только по площадным целям. Самое точное оружие штурмовика пушки и пулеметы. С НС-37 мне летать не приходилось, но и Волкова-Ярцева была хорошей.

– В чем летали?

– Вначале в зимних комбинезонах. Потом мы начали комбинезоны разрезать, делать из них брюки и куртки. На голове меховой шлем, пока связи не было, а потом шлемофон. В 1943 году руководящему составу английская королева подарила хорошие меховые костюмы. Только в них можно было усраться,

извините за выражение. Штаны на молнии, которая начиналась от штанины. А как ее достанешь, если она в унтах?

– Нервного напряжения вы не испытывали?

– Честно скажу, нет. Знал, что навряд ли до конца войны довоюю, все равно убьют, но надо было свой долг выполнить. Мы же действительно были верны присяге. Спал я отлично. Руки в замок под голову и мгновенно засыпал. Утром приходишь к командиру: «Куда лететь?» Объясняют, и полетел. Я комсомольцем до училища так и не стал. Только когда стал инструктором, мне говорят: «Пора все-таки в комсомол вступать». Говорю: «Теперь уже пора». Вступил в комсомол. В партию вступил, когда уже стал командиром эскадрильи.

– С какого вылета вы начали видеть землю?

– Я любил штурманское дело. Помню, в училище его вел очень хороший преподаватель Судомоев. Поэтому штурманскими навыками я владел хорошо. Я только раз пять ходил ведомым, а так все время группу водил.

– С истребителями финскими приходилось сталкиваться?

– Мне нет.

– У вас стрелками кто летал?

– Пугач Дима. Помню, он подарил мне серебряный портсигар. Я уже 40 с лишним лет не курю… а тогда курил. Надо сказать, на фронте кормили хорошо. Сто грамм после вылетов давали. Я даже два раза вылетал слегка выпивши. Не специально, конечно. Но уже к переднему краю когда подлетал, голова была светлая.

– Сколько у вас боевых вылетов?

– Восемьдесят два.

Зимой 1945 года был награжден орденом Красного Знамени. Война для меня закончилась 4 мая 1945 года. День Победы встретил севернее Берлина в городе Пренцслау. В Берлин ездил уже в качестве экскурсанта.

Винницкий Михаил Яковлевич

Родился я на Украине, в городе Умани. Жили мы – света белого не видели. Белого хлеба я за все детство не видел! Может быть, там бы я и прожил, но в связи с тем, что начался голод, жрать было нечего, все бросились в Москву. Это было в 1932 году,

тогда в центр страны, в Москву, переместилась масса людей. Мы приехали в Москву всей семьей: мать, отец и брат, который погиб в 18 лет…

– В аэроклуб я поступил в 8-м классе. Это был аэроклуб Железнодорожного района, располагался он около Ярославского вокзала, сейчас там таможня. Там мы проходили теорию, а летали мы в Кузьминках – сейчас это поле застроено. Летали мы на У-2. Лирикой некогда было заниматься, – на лирику Иосиф Виссарионович не отпускал денег. Ограниченное количество бензина, все по времени. В аэроклубе – взлет, посадка, прыжки с парашютом; у меня 7 прыжков. Прыгали с У-2, вылезали на крыло… А есть люди, которые по тысяче прыжков совершали! Здоровье у меня было хорошее, когда в летчики брали, то проверяли.

Когда я с Украины приехал, то плохо знал русский язык, поэтому я один школьный год пропустил. Так что в 39-м я был еще девятиклассником – а уже имел пилотское свидетельство. Всех моих одноклассников призвали в 40-м году осенью, а я начал служить в мае месяце. Я бы тоже мог осенью призваться, но я был фанатик авиации! Мне было безразлично, как служить, – хоть хвосты самолетам заносить, лишь бы быть в авиации. И вот в 1940 году я начал учиться в Мелитопольской штурманской школе. Я учился на штурмана, но у меня в кармане лежал документ, что я окончил аэроклуб. Важно было попасть в авиацию, а потом разберемся! А потом в один прекрасный день в начале 1941 года приезжает какой-то полковник и говорит, что производится набор вне очереди в Никопольскую (Черниговскую) авиационную школу. «Товарищи курсанты, кто из вас имеет летную подготовку? Кто был летчиком?» Нас набралось человек десять. Нас посадили в поезд и отправили в Чернигов, а там ни казарм, ничего нет.

В авиационной школе мы летали на И-15 – они были одноместные. Рассказывали, что специально поставили вопрос, чтобы сделать одну спарку для Василия Сталина. А нами чего дорожить? Так что мы и так летали. КУЛП изучали – курс учебной летной подготовки, НШС – наставления штурманской службы. Пулемет ШКАС изучали.

– И-15 хороший самолет для обучения?

– В свое время Коккинаки установил на нем мировой рекорд подъема на высоту, но у него был облегченный вариант. Он к 41-му году уже устарел. Но у нас были еще И-5! Они были с ободранными плоскостями, и мы на них учились рулить. Обучение мы окончили уже под Зеленоградом Ростовской

области зимой 1942 года. Мои друзья отправились на фронт, а нас оставили переучиваться на И-16. Учился я с большим интересом! Самолет был строгий – коротенький такой, кургузенький. На учебном самолете шасси не убиралось. Тогда шасси с гидравликой не было – тросы могли запутаться, черт его знает что могло случиться. Мотор на нем стоял М-25-750 сил, такой же, как на И-15, а скорость порядка 350–450 км/ч. Как и на И-15, на нем стояло два ШКАСа, стреляющих синхронно. Это довольно сложно для техника, отладить их работу так, чтобы при выстрелах не пробить лопасти.

Я успешно закончил обучение на И-16, а вот мой друг (даже помню фамилию – Ткаченок) разбился. Разбился из-за ошибки: если самолет еще не разогнался, ручку на себя нельзя брать, нельзя «подрывать самолет». Это азы, конечно, но их надо помнить. А он «подорвал», свалился в штопор и разбился. Из школы попал в Рассказово, там летал на Як-7Б, тоже успешно. Мне быстро все удавалось – была любовь к этому делу. Молодой был! Потом я летал на «Лавочкиных» и радовался, – воевать пока не дают! Опять-таки «Лавочкиных» не было двухместных. Несколько раз я перегонял самолеты из Горького на аэродром Чкаловск. У меня была девушка в Москве, и вот я не удержался и в один прекрасный день пролетел над Богородском и над ее домом начал выделывать всякие кренделя. Слава богу, обошлось. Потом нам сказали, что не хватает штурмовиков. Это уже 1943 год. Штурмовики гибли сотнями! А истребителей у немцев уже осталось мало. Ладно, штурмовик – так штурмовик.

Самолет я освоил быстро: щитки выпустить, облегчить винт, – всему научился. Этот самолет был, конечно, тяжелый, но учиться на нем было легко. После этого штурмовика я мог сесть на любой бомбардировщик. Но фактически я попал на фронт только в 43-м году. В 966-й штурмовой полк.

Первый вылет? Черт его знает… Поначалу вообще плохо понимаешь. Перед взлетом надо провести массу манипуляций. В голове нужно держать курс, засечь время. Правильно набрать высоту, пристроиться к группе, это же целое искусство. Летишь с группой, надо держаться в строю, – некогда было на землю смотреть, лирикой заниматься. Нужно следить, чтобы ни с кем не столкнуться и чтобы с тобой не столкнулись. А над целью вообще лирики не было. Не столкнуться с самолетом, с землей. Внимание должно было быть! Это вырабатывалось со временем. Нужно было правильно посадить самолет. Нельзя было расслабляться до последнего момента.

Я помню только шестой вылет, когда меня сбили. Фактически в этот день авиация не поднималась в воздух – была низкая

облачность. Шли наступательные операции в Белоруссии. Надо было разведать боевые порядки противника и попутно на железнодорожном узле что-то побомбить. Видимость тогда была хреновая, но мы дошли до этой станции. Она была забита эшелонами! Но зенитчики были, видимо, готовы к нашему прилету. Они таким огнем нас встретили! Если бы погода хорошая, можно было делать маневр, а так… Мы успели бомбы сбросить, что-то начало гореть, но все же немцы три самолета подбили: Рубежанского (он уцелел, но сейчас его уже нет в живых), Тарасова и мой. У Тарасова, видимо, здорово повредили мотор, поэтому он притер машину недалеко от станции на подлесок. Говорят, фашисты его растерзали… Потом нашли только его партийный билет. Мне стрелок говорит: «Что-то течет, дым идет. Видимо, пробит масляный бак». Высота была метров 400. Я потянул к линии фронта, потихоньку снижаясь, чтобы скорость не потерять. Садиться пришлось на сосны. Здорово стукнулся и потерял сознание. Очнулся уже раздетый. Меня нашла пехота, начала раздевать: сапоги с меня сняла, что-то еще. Пришел в себя, говорю: «Суки, хоть отдайте сапоги!» Парашют чуть ли не на портянки разорвали, уже считали, что со мной все кончено. Потом отправили меня в какой-то сарай… До конца жизни его не забуду… Видимо, был тяжелый бой, и в этот сарай сносили раненых. Он был весь в крови, как на бойне! Солдаты окровавленные лежат… Я сказал стрелку: «Федя, едем в часть, я не выдержу». И вот так, шатаясь, я дошел до дороги, и на какой-то попутной машине меня отвезли в часть. Там меня перевязали, я отлежал там месяц или сколько-то, и все. Никто мое здоровье не проверял, просто спросили: «Миша, можешь летать?» – «Могу, товарищ полковник». – «Завтра полетишь». Вот и вся проверка здоровья!

– Стрелок тоже легко отделался?

– Нет, он здорово стукнулся о бронеспинку. Мы вдвоем приходили в себя месяц или около того.

– Как осуществлялось взаимодействие с наземными войсками?

– В 44-м году на самолетах появилось двустороннее радио, появилась связь с наземными войсками. В наземных войсках появились авиационные представители, которые знали специфику работы штурмовиков. Скорость у нас около 400 километров в час. Как сообразить, где передовая, где не передовая? Если я от передовой пролетел 5 километров, я точно знаю, что это противник, но там, где войска соприкасаются, между нашими и

немцами дистанция всего несколько сотен метров! Эта линия не обозначена черной или красной чертой – это наше, а это не наше! Поэтому руководитель командовал: «Так, заходите!» – «Мы слышим, хорошо». Я пикирую и слышу: «Правее, правее!» Я правее, пустил «катюши», – слышу: «Хорошо!» А чего хорошо?.. Сколько было случаев, уже израсходовали боеприпасы, а нам говорят: «Не уходите». На бреющем полете мы в 50 метрах над немецкими окопами кружим, а нам командуют: «Хорошо, прижимайте их к земле!» Это уже было, когда мы научились воевать.

– Как вы оцениваете вооружение штурмовика?

– Довольно серьезное вооружение: две 23-мм пушки и два ШКАСа. И при этом до восьми «катюш»: в зависимости от вылета брали 4 или 8. У гвардейцев «катюши» стояли 132-мм: 4 по 50 кг. А у нас были маленькие, 82-мм. На «иле» четыре бомболюка. Обычно брали 400 килограммов. В основном возили ПТАБы. Бронирование было сильное. Замыкающими в группе шли самолеты, на которых стоял фотоаппарат. Пару раз получал выговоры за то, что забывал его включить. Это ж надо сообразить, а как, когда ты в атаку идешь?! К концу войны радиосвязь была хорошая. Тут многое зависело от радиотехника. Нужно было полностью заизолировать все части самолета. Кроме того, поставили радиополукомпас.

– Как вы базировались?

– В основном были полевые аэродромы. Никак не забуду эти поляны: взлетаешь буквально над верхушками деревьев. Не дай бог мотор сдаст – тогда врежешься в эти деревья. БАО эти полевые аэродромы укатывало по ночам тракторами, маскировало. Они же нас и кормили, надо сказать, по первому разряду. Девки там были хорошие, но они что-то долго не задерживались… Жили в землянках.

– Сто грамм всегда после боевого вылета?

– Иногда перепадало и больше. Пехота привозила. Стакан я спокойно выпивал. От двух стаканов еще держался на ногах. Но однажды выпил три стакана. Еле дополз до постели. А утром летать… Некоторые летчики были полные алкоголики, например, наш командир эскадрильи, майор. Он по утрам всегда опохмелялся. Может, и не три стакана пил, но стакан выпивал, а потом на полеты.

– Курили все?

– Все. Давали папиросы, «Беломор». Чего было здоровье жалеть, ты же не знаешь, сколько проживешь…

– Во сколько обычно подъем?

– В 7 часов. Особой зарядки нет – боевые условия. Позавтракали… У меня аппетит всегда был. Потом едем на аэродром. Приносят карты, ножницы, клеим, прокладывают маршруты красной линией, вычисляем полетное время. Помню штурмана полка, майора. У него всего 15 боевых вылетов было, а ему дали орден Красного Знамени. И вдруг после войны в Центральном парке встречаемся, а он уже полковник, 4 боевых ордена. Я говорю по простоте душевной: «У вас же 15 вылетов – откуда это все?!» Он обиделся…

Потом командир полка или командир эскадрильи ставят задачу. Рассказывают, какая обстановка, что бомбить, кто будет сопровождать, какая связь с наземными войсками. Самолеты уже готовы, обычно уже моторы прогреты. Зимой использовали специальные машины, которые заливали горячую воду – антифриза не было. Когда подходил летчик, его встречал механик. От баллонов с сжатым воздухом запускали мотор.

– Вы проверяли перед вылетом самолет?

– Это длинная история. Этим делом мы не занимались. Наше дело было: проверить давление масла, давление воздуха и обороты мотора. Давал газ – работает. Всё, выруливали. Взлетали по очереди. Полоса была узкая, строем нельзя было взлетать. Тут уже авиационные тонкости: во-первых, надо было облегчить винт, надо было не полностью выпустить щитки. Один взлетал, другой. Взлетел, перевел винт на другой шаг и опять прислушиваешься, как мотор работает. На форсаже двигатель может работать 2–3 минуты. Поэтому после взлета убираешь мощность до 92 %. В строю надо слушать радио. Некогда было лирикой заниматься! Никаких посторонних мыслей. Время полета от аэродрома до цели минут 15 – и ты все время занят, надо держаться в строю.

Пришли на цель, начинаем выполнять противозенитный маневр. Когда с земли смотришь, то страшно становится. Того гляди, самолет упадет, но ничего – не падали. Бомбы сбросил, продублировал, дернув за ручку аварийного сброса. Потом атака из пушек и пулеметов.

– Чувство страха было?

– Ни разу у меня такого чувства не было. Дело молодое. Спали хорошо. Никакого мандража не было, надо было летать, надо было работать, выходить на цель. Был с одним летчиком

случай: видимо, его схватил мандраж, и он забыл над целью сбросить бомбы. Прилетел с бомбами… Его отправили в штрафную роту, и там его убили.

– Штрафников не было, которые бы летали стрелками?

– У нас не было.

– Какое было обмундирование?

– Унты у нас сначала были меховые. Когда мы захватили немецкие склады, то взяли немецкие теплые сапоги. Куртки наши были, планшеты наши. Из личного оружия пистолет. Я на нем подточил шептало, чтобы только до курка дотронешься, и он выстрелил.

– Герои Советского Союза в полку были?

– В полку был один Герой – в другой эскадрилье. Другие полки специально тянули на Героя, а наш был обычный, рядовой полк.

– Как атаковали цель?

– С круга. Прицеливались самостоятельно – «по ведущему» бомбы не бросали. Атака длилась 5-20 минут. В ней расходовали весь боекомплект.

– Какие взаимоотношения в эскадрилье были?

– Хорошие отношения были со всеми. Я лишнего не болтал. По-дружески разговаривали.

– Потери были большие?

– Да. Только в одной нашей эскадрилье сколько погибло…

– Какие взаимоотношения были со стрелком?

– Хорошие. Я все время летал с Федей Журавлем. Сейчас мы даже переписываемся. Я у него был в гостях, он ко мне приезжал. Были случаи, мы сталкивались с «фоккерами», и мой стрелок был награжден за то, что сумел один сбить. Конечно, стрелял не только он. Мы летели в группе, а это 6 пулеметов. Я не видел, я смотрел вперед, но то, что стреляли, я слышал. Записали сбитый ему. У него награды-то немалые для стрелка! Орден Красной Звезды, орден Славы и медали «За отвагу» и «За Кенигсберг».

– Связь со стрелком работала хорошо?

– Да, внутренняя связь была хорошая.

В конце войны истребителей у немцев почти не было. Боевые

вылеты были рутинными, обычная работа. Правда, далеко в тыл к немцам летать не любили. На передовой если сшибут, ты можешь сесть на нашу территорию. Другое дело во вражеском тылу, черт его знает, как вернешься… Я считаю, это у нас была обычная, рутинная работа, героизма особого не было. Даже ничего особо нельзя выделить… Радует, что мы много жизней пехотинцев сберегли. Был такой случай: мы отработали, сели, а потом пришел грузовик с ящиком водки – летчикам от пехотинцев.

Запомнились вылеты в районе Кенигсберга. Надо отдать должное авиационному командованию, там все было поставлено очень четко. В этот день была прекрасная видимость. Причем нам сказали так: «Работаем с одного захода!» Почему? Потому что очень много было штурмовиков, и, чтобы не столкнуться, все группы делали только один заход. Второй вылет, а небо уже закрыто облаками гари. Потом третий вылет. Скажу честно, ничего видно не было. Только с наземного командования давали приказ: «Давайте сбрасывайте». Сплошной дым над Кенигсбергом! Когда город взяли, то некоторые летчики ездили на экскурсию, но я не поехал. Ребята говорили, что там только какие-то полоумные старухи и старики: Гитлер успел часть людей вывезти.

Потом летали над морем. Лупили по транспорту. Не знаю, какие пассажиры там были… Для полетов над Балтикой нам выдали, как говорится, «один гондон на экипаж»: надувной плот, который при падении в воду надувался. Не знаю, наш он был или иностранный. Я говорю: «Федя, выброси его». Там вода-то какая, пять минут, и всё – тебе конец.

Потом сделали несколько полетов на Куршскую косу. Два или три таких вылета мы совершили, потом еще было дополнительно один или два вылета. И все, на этом война была закончена…

– Сколько вылетов максимально делали в день?

– На Кенигсберг помню, три вылета сделали. А так обычно 1–2 вылета в месяц. С начала войны у нас были, дай бог, 100 вылетов. Нужно было, чтобы все было подготовлено. Бензин, боеприпасы. Иногда были учебные полеты. Кроме ордена Отечественной войны, мне дали еще орден Красного Знамени. А вот моему ведомому Ткаченко, он тоже был младший лейтенант, – ему дали три ордена. Оказывается, вылеты у нас были безукоризненные.

– Что делали в свободное время?

– Даже не помню. Танцы были в клубе, но я особо танцевать не умел. Кино было, а вот артисты нас мало посещали.

– На фронте пели?

– У меня не было таланта, да и не до пения было.

– Что-нибудь из трофеев вам удалось привезти?

– Я ничего не привез.

– Приметы, предчувствия были?

– Я человек неверующий. В мистику не верю, предчувствий не было ни в то время, ни сейчас. Так и помру. А вот домой я не писал. Думал – напишу и в этот день погибну. Вообще не писал! Сейчас лежат письма брата. Ему было 18 лет – погиб! Я их как-то однажды открыл, читать их не могу. Мальчишка – 18 лет!!! Много моих друзей погибло. Мы, три друга-еврея, случайно остались живы: Котюковский имел три ордена Красного Знамени, потом он служил в войсках МВД, Рудольф Мишка – и я. Все воевали честно!

– В войну вас Мишей называли?

– И Моисей было. Как-то не придавали значения этому делу!

– За что вы лично тогда воевали?

– За Родину, за Сталина.

– Писали какие-то лозунги?

– У нас этого не было. Мы были обычные пилотяги, «пахарь», если так разобраться. Просто пахали…

– Вы можете сказать, что война была самым ярким или значимым событием в вашей жизни. Правильно это или нет?

– Миллионы людей воспринимали эту войну как справедливую. Конечно, яркое событие. Сейчас вспоминаешь, жив я совершенно случайно остался. Живу я совершенно случайно. Вот такое ощущение… Почему-то мне про войну никогда сны не снятся, даже странно…

Чувин Николай Иванович

Родился 5 мая 1919 года в деревне Тимоновка Брянской области. Отец до революции был крестьянином, а потом работал слесарем на Брянском заводе № 5. Умер рано, в 1924 году, а мать в 1935-м. В этом же году я окончил среднюю школу и поступил на завод им Кирова разнорабочим. Вскоре меня перевели учеником

слесаря-штамповщика. Через полгода я уже получил 3-й рабочий разряд, а вскоре и 4-й. В 1938 году окончил вечернюю десятилетку, а через год без отрыва от производства аэроклуб. Правда, не без приключений. Мне как отличному специалисту и ударнику труда прикрепили ученика. Однажды мастер цеха Никита Сергеевич Дашичев утром дал мне задание подготовить боек для миномета и пригрозил, что если я это задание не выполню, то он меня не отпустит на полеты. К концу рабочего дня задание было выполнено. Я отпустил ученика, а сам пошел мыть руки. Ко мне подошел мастер и спросил, как задание. Я ответил, что чертежи и шаблон находятся у контрольного мастера. Дашичев сказал, чтобы я шел к контрольному мастеру и принимал работу вместе с ним. Я возмутился – во-первых, я свою работу выполнил, во-вторых, как я буду ее принимать сам у себя. Пошел, взял летный комбинезон и вышел из цеха. На пропускном меня задержали и сказали вернуться. Я вернулся в цех. Подошел к столу контрольного мастера, взял всю продукцию и пошел к столу Дашичева. Он ухмыльнулся: «Вот и хорошо, что вернулся». Я не выдержал и врезал ему кулаком по лицу. Развернулся и ушел.

На аэродром приехал, еще не отойдя от пережитого. Инструктор посмотрел на меня и летать не разрешил. Утром пришел на завод. Моя фотография, которая висела на красной «доске почета», перекочевала на черную «доску позора». Там же красовался выговор за хулиганский поступок. В 11 часов меня вызвал Никита Сергеевич и дал новое задание, как будто ничего не случилось.

В конце рабочего дня начальник цеха собрал руководство, партийных и профсоюзных представителей. Присутствовал и мастер Дашичев. Долго меня мурыжили и в итоге почти все высказались за то, чтобы меня уволить, а это значило, что из аэроклуба я буду отчислен. Последним выступал Дашичев. Он сказал, что поступок, конечно, безобразный, но увольнять меня нельзя. Во-первых, у меня нет родителей и на попечении два брата и две сестры. Во-вторых, если меня уволить, то завтра же я окажусь на рынке и стану воровать, а задача коллектива воспитать человека. Потом он сказал: «Поэтому я предлагаю Николая оставить на заводе, дать ему возможность окончить аэроклуб. Единственная у меня просьба, когда он будет летать над Брянском, чтобы надевал вторые штаны». Все расхохотались и решили на заводе меня оставить.

В 1939 году окончил Брянский аэроклуб и был зачислен кандидатом на учебу в Чугуевское истребительное авиационное училище, которое окончил в марте 1941 года в звании сержанта.

Вскоре началась война. Начал я воевать в истребительном

полку на И-16, на котором выполнил 69 боевых вылетов. Вскоре нас отозвали с фронта и отправили переучиваться на Ил-2. Осенью мой 74-й ШАП перелетел на фронт под Брянск. Помню, командование фронтом приказало командиру 74-го ШАП капитану Савченко Павлу Афанасиевичу нанести удар по скоплению техники противника в 160 километрах южнее Брянска. Погода была отвратительная, шел такой сильный дождь, что не было видно стоянок самолетов. Командир полка доложил, что вылет возможен только небольшой группой из двух самолетов. Меня командир назначил ведущим, мотивируя это тем, что я брянский и знаю местность, а сам полетел ведомым. Приступили к подготовке. Я принял решение взлетать по одному, пробить облачность и собраться за облаками. Поворотным пунктом для выхода на цель был выбран лесопильный завод на реке Десна. От него до цели было три минуты лету. В районе цели погода была хорошая, и мы перешли на бреющий полет. На подлете к лесопилке по нам открыли огонь свои же зенитки, повредив и мой самолет, и командира полка. С первого захода сбросили бомбы, отстрелялись РСами. При выходе из атаки командир вышел вперед, и я увидел, что руль поворота его самолета поврежден – результат работы наших зенитчиков. Рукой в форточку он показал заходить второй раз, хотя понимал, что вряд ли сможет повторить маневр. Действительно, он отошел в сторону, а я выполнил второй заход, снизившись до бреющего. На выходе из атаки почувствовал удар. Самолет плоскостью срезал верхушку сосны, она перелетела через кабину и заклинила руль поворота. По счастью, удар пришелся в узел крепления консоли крыла к центроплану. Иначе я бы там и остался. Самолет рулей не слушается, работают только элероны. Блинчиком развернулся и полетел домой. Командир сопровождал меня до аэродрома. Кое-как сел, а во второй половине дня, когда погода улучшилась, уже вел шестерку на ту же цель.

– Какую бомбовую нагрузку брали?

– Ил-2 мог нести 600 кг бомб, но обычно брали 400 и 4 РСа 132-мм.

– Как вам сам самолет?

– В 1942 году распоряжением командующего 3-й воздушной армией Калининского фронта Папивина в тыл были отправлены я и майор Песков из 5-го ИАП. Мы вылетели в Москву, где должны были соединиться с другими членами делегации, получить в штабе ВВС переходящее знамя ВЦСПС и полететь вручать его заводу, который производил Ил-2 в пос. Безымянка,

находившемся в 20 километрах от Куйбышева.

Делегацию возглавлял министр авиационной промышленности СССР Демичев. Получив в Москве знамя, мы на самолете Ли-2 вылетели в Куйбышев. На следующий день в здании Куйбышевского театра состоялось его вручение. После официальной части руководство завода пригласило делегацию на обед. Среди приглашенных был и Сергей Ильюшин. Мне было предоставлено слово, и я в общем дал положительную оценку боевым качествам самолета, но отметил и недостатки, которые, на мой взгляд, требовали устранения.

Во-первых, кольца регулятора шага винта не держали масло. Оно попадало на лопасти винта и разбрызгивалось. Поэтому через 40–50 минут полета через лобовое стекло вообще ничего не было видно. Ни стрелять, ни вести ориентировку было просто невозможно. Во-вторых, на моторе вверху находился пеногасительный бачок масляной системы. Из него выходила трубка, которая была направлена в сторону кабины. Вылетавшие из нее капельки масла также оседали на стекле. В-третьих, фонарь кабины летчика не имел фиксатора в открытом положении. Выполняя посадку в сложных метеоусловиях, с забрызганным маслом лобовым стеклом, летчик открывал фонарь кабины и вынужден был придерживать его головой. Если он ошибался в расчете и садился с «козлом», то фонарь больно бил его по голове. Бывали и смертельные случаи. После этого выступления Ильюшин набросился на меня. Я еще подумал, что он так сердится, я же правду сказал. Ругай не ругай, а исправлять надо.

Надо сказать, что, помимо конструктивных недостатков, в начале войны эффективному применению мешала неотработанная тактика. Мы летали на бреющем. С бреющего полета выйти точно на цель было сложно. Это заставляло ведущих осторожничать, не маневрировать по высоте, направлению и скорости, что приводило к потерям. Кроме того, штурмовка производилась с малых высот – 15–20 метров от земли. Над целью находились очень короткое время, что также снижало эффективность огня. Только в 1943 году штурмовать стали с высоты 900-1100 метров, что было более эффективно. Кроме того, стало возможным применять бомбы с взрывателем мгновенного действия, что тоже повышало эффективность применения штурмовика.

Еще один случай произошел осенью 1941 года. Разведкой было установлено, что из города Карачев на Орел движется танковая колонна противника. Потребовалось срочно нанести по ней штурмовой удар. Во второй половине дня командир полка

поставил задачу мне одному нанести удар по этой колонне. Прикрывать меня должны были пять Як-1, которые базировались недалеко от нашего аэродрома у станции Волово. Взлетел и пошел на аэродром истребителей на высоте 1500 метров. Подлетая к аэродрому, передал по радио «три пятерки» – сигнал для взлета прикрытия. Сделал круг над аэродромом. Неожиданно на горизонте появились характерные точки. Я понадеялся на скорый взлет истребителей и направился навстречу этим точкам. Оказалось, что шли две пятерки Ме-110. Видимо, бомбить станцию Волово. Они меня не видели, поскольку я был выше и заходил со стороны солнца. Когда мы поравнялись, я принял решение атаковать ведущего первой пятерки. Выполнил разворот и пошел в атаку. С дистанции 150–200 метров открыл огонь из пушек и пулеметов. В ответ начали стрелять воздушные стрелки, но не попали. Только после третьей атаки самолет ведущего накренился на левое крыло и стал падать. Я продолжал его сопровождать и обстреливать. Ме-110 врезался в землю и взорвался. Мой самолет тряхнуло так, что я на долю секунды потерял сознание. Пришел в себя, отдал ручку, чтобы не свалиться в штопор. В этот момент слева мимо меня проскочила пара Ме-110. С доворотом атаковал эту пару, пустив в них 4 РСа 132-мм и открыв огонь из пушек и пулеметов. Один из самолетов врезался в землю. В это время появились наши истребители, которые разогнали остальных «стодесятых». Подлетая к станции Горбачево, увидели, что ее бомбят десять Ю-87. Истребители пошли в атаку, а я, снизившись до 100 метров, пошел выполнять задание. Вышел на колонну, отбомбился. На последнем заходе зенитный снаряд разбил лобовое стекло. Осколками меня ранило в руку, посекло лицо. Вышел из строя компас. Отошел от колонны восстановил ориентировку и взял курс домой. Пролетев немного, понял, что до аэродрома не долечу, и принял решение садиться. С трудом выбрал площадку, но сел благополучно. К самолету подбежали жители, помогли мне выбраться из кабины. Верхом на лошади приехал врач, который меня перевязал и заявил, что должен отвезти в Ефремов, до которого было 12 километров. Я говорю: «Верхом я не могу. Только если на санках». Врач поскакал в деревню за санками, а я прошел по полосе, понял, что смогу взлететь. Попросил местных жителей помочь надеть парашют и посадить меня в кабину. Повязку с руки снял, а левый глаз мог видеть через щель в бинтах. Взлетел и прилетел на аэродром. А там меня уже схоронили… В этом бою я сбил два самолета, а истребители – три Ю-87. Всего за войну на штурмовике я провел 18 воздушных боев, сбил 2 бомбардировщика, 2 истребителя, 1 разведчика и 1 штурмовика. На аэродромах уничтожил 16

немецких самолетов.

Чувин Николай Иванович

Осенью 1941 года в нашем 74-м ШАП Западного фронта оставался только один исправный самолет – мой. Полк базировался на аэродроме Сталиногорск (Новогорск), куда за день до этого вместе с 505-м (510-м) ИАП перелетел с аэродрома Волово. Утром командир полка поставил мне задачу провести штурмовку танковой колонны в районе Щекино недалеко от Тулы. Прикрывать меня должны были пять истребителей. Поскольку, как я уже говорил, мы базировались на одном аэродроме, то с истребителями отработали все элементы полета, атаку колонны и возвращение на аэродром. К цели подошел на высоте 1500 метров, истребители шли на 3000. Колонна была длинная – около 30 километров. Я в одном заходе сначала сбросил бомбы, потом отстрелялся «рсами», а потом открыл огонь из пушек и пулеметов. Начал отворачивать влево, и тут по мне был открыт огонь. Самолет получил попадания. На выходе из пикирования меня зажали три Ме-109. Прикрывавшие меня истребители, как они потом рассказывали, дрались с пятеркой Ме-109. Немецкие истребители заходили по одному и расстреливали меня. Вдруг я увидел речку с высокими берегами. Нырнул в ее русло. Это меня и спасло. Немцы еще немного попытались атаковать, но им было неудобно, и они меня бросили. До аэродрома долетел нормально. Сел. Самолет прокатился

немного и упал на живот, так как стойки шасси были повреждены. Командир полка, начальник штаба и врач подъехали на машине. Командир обошел самолет и только покачал головой – на нем не было живого места. Врач полка сказал, что отвезет меня в медсанбат, но я отказался и сказал, что вообще меня не в санбат нужно вести, а в столовую, поскольку я вылетел не позавтракав. Пока я завтракал, пришел инженер полка и доложил, что самолет восстановлению не подлежит. В нем насчитали 274 пробоины, из них 15 имели диаметр 15–20 сантиметров.

Вскоре меня и Петра Семенова перевели в 215-й ШАП, который в декабре 1941 года был переименован в 6-й гвардейский.

В 1943 году в одном из вылетов я был ранен. После лечения в госпитале в Калинине я поехал на аэродром Мигалово в надежде, что кто-нибудь возьмет меня с собой на фронт. К счастью, на аэродром прилетели четыре По-2, которые везли пять летчиков и несколько механиков нашего полка в Москву получать новые самолеты. Среди них был и механик моего самолета Вано Мпарашвили. Я упросил старшего группы полететь вместе с ними. Так мы добрались до аэродрома в Щелкове. Летчики принимали самолеты, а я просто слонялся без дела. Как-то вечером после ужина Вано подошел ко мне и по секрету сообщил, что на дальней стоянке находится «беспризорный» самолет, к которому за все время никто не подходил. Я не поверил, попросил его перепроверить. На следующий вечер Вано подтвердил, что самолет новый, исправный, заправлен бензином. Когда летчики закончили приемку самолетов, я попросил старшего группы помочь мне угнать самолет. Для этого взлетать нужно было парами, иначе финишер выпустит пять самолетов, а меня задержит, поскольку моя машина не числится в списке на вылет. Парашюта у меня не было – под попу положил чехол от мотора. Взлетели нормально, тремя парами.

Прилетели на фронт благополучно. Я доложил командиру полка о «приобретенном» самолете. Он разрешил летать, и я выполнил на нем 34 боевых вылета. Но вскоре прибыл представитель завода – самолет был экспериментальный, и когда его хватились, быстро вычислили, где он находится. Приехавший к нам представитель потребовал составить акт о боевых испытаниях, что мы с удовольствием сделали. Самолет остался у нас, а он с актом отправился на завод.

В 1943 году наш 6-й гвардейский ШАП стоял на аэродроме Причистая Каменка. Командование 3-й ВА дало задание полку нанести удар по скоплению живой силы и техники противника в

районе г. Велиж. Погода была отвратительная. Командир полка Нестеренко решил выполнить задание сам и взял меня ведомым. Нас должны были прикрывать два истребителя из полка, который базировался вместе с нами. Когда мы взлетели, погода стала еще хуже, и истребители вернулись на аэродром. Мы с командиром вышли на цель, хорошо ее проштурмовали. На выходе из последнего захода мы попали в низкую облачность. Я потерял ведущего. Сделал несколько кругов и взял курс на аэродром. Аэродром оказался закрыт туманом. Пришлось идти на запасной Фелистово. Он тоже закрыт. Горючее на нуле. Высота 1500 метров. Уже собрался прыгать – открыл кабину, проверил парашют, оттремировал самолет на горизонтальный полет и тут вижу на горизонте среди серого молока облаков темное пятно. Я туда. Сделал крутой вираж – подо мной аэродром Фелистово! С ходу сел, зарулил. На следующий день погода улучшилась, и я вернулся домой. А командир полка вернулся только через три месяца. Он выскочил из облаков, и на него напали 2 Ме-109, он нырнул обратно. Прошел еще чуть-чуть и, когда горючее стало заканчиваться, посадил самолет на территории противника. Нашел партизан и несколько месяцев воевал вместе с ними.

В мае 1944 года войска обратились к командующему 3-й ВА Науменко с просьбой оказать помощь в захвате пленного в районе города Невель. Все попытки взять языка в районе высоты Долгановская заканчивались неудачно. Задача была возложена на наш полк, а командир назначил мою эскадрилью ответственной за ее выполнение. Я взял с собой трех летчиков и на У-2 полетел в расположение войск для уточнения задачи и отработки взаимодействия. На машине нас отвезли на передовую. Договорились, что при подлете штурмовиков артиллеристы выстрелят бризантным снарядом в сторону сопки, что будет являться сигналом к атаке. Ночью саперы должны были проделать проходы в проволочном заграждении и минном поле, а десять разведчиков из разведроты бригады залягут у основания сопки и будут ждать атаки штурмовиков. Когда они дадут красную ракету, мы прекращаем атаку, а они захватывают языка.

На следующий день рано утром я повел шестерку. На подлете к линии фронта запросил наземные войска дать артиллерийский залп в сторону сопки. Ориентируясь по разрывам снарядов, вышли на сопку. Сделали шесть заходов. Увидели, что разведчики дали красную ракету. Прекратили атаки и полетели на аэродром. Вскоре пришла благодарность нашей группе от наземных войск – разведчикам удалось захватить пленного, который дал ценную информацию.

Всего за время войны я выполнил 69 боевых вылетов на И-16

и на Ил-2-164 вылета. Из них на прикрытие войск 14, на штурмовку 118, свободную охоту – 30, разведку – 33. Сбит был 11 раз, 4 раза ранен, 3 раза контужен. Закончил войну в звании гвардии майор. Награжден тремя орденами Ленина, Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени.

Батиевский Алексей Михайлович [2]

Родился я на Украине, в Городище, между Киевом и Полтавой[3].

Когда я увидел первый самолет? Мы идем по Подолу летом босыми ногами. Как в Киеве Подол, в Полтаве Подол, так и в

Городище тоже Подол. Отец несет младшего брата на плечах, мать идет рядом. Мы были в гостях у родного деда. А над церковью летает большая птица. Самолет! Отец снимает с плеч младшего брата и говорит: «Это мертвая петля».

Вот так я увидел первый самолет. Когда я учился в 6-м классе, вдруг случилась паника – По-2 сел за леском. Вся школа повалила туда. Оказывается, у самолета было обледенение. Женщины принесли самовар с горячей водой, начали ею обливать мотор. Два авиатора в кожаных регланах и брюках разрешили ребятам вступить на одну ступеньку, заглянуть в кабину. Я заглянул: там полно приборов, механизмов.

Летчики разогрели и запустили мотор. Поднимая снежную пыль, взлетели, развернулись, помахали нам и улетели. Это было в пятницу. А всю субботу и воскресенье мы с братьями делали модели самолета, понесли их в школу. А старшеклассники вытесали из дерева такие крылья и хвосты, что их модели не влезли в двери школы.

Учительница русского языка предложила сочинение на тему «Кем я хочу быть». Я написал, что хочу быть пилотом. И еще один мальчик, Иван, тоже так написал. Он потом погиб на фронте в пехоте…

Мы с отцом поехали на базар в уездный город Лохвица Полтавской губернии. Продали груши, сыр, яблоки… Отец предложил мне купить какую-нибудь книжку. Смотрю: «Хочу быть пилотом». Я ее взял. Интересно было читать про полеты, про то, какие бывают авиационные приборы. Был там рассказ о том, как один пилот сделал огромной важности полет: перелетел датские проливы из Швеции в Данию. А там всего-то 20 километров. Тогда это было чудом. Потом приходит один колхозник и говорит:

– У меня есть интересная книжка про авиацию, хочешь почитать?

Он был очень культурный, любил книги. Дает мне замусоленную книгу – сборник «Воздушный вестник». А там повесть «Крылья победы». О том, как красные летчики воевали в Гражданскую войну. Обе эти книжки и сейчас у меня. Он мне ее дал за то, что я его младшую сестру учил читать. Пришла комиссия, проверять, как я справился с обучением. Я ее предупредил: Сталин – это генеральный секретарь Коммунистической партии. Она на этот вопрос отвечает:

– Сталин – генерал Красной Армии.

Прошло… Посмеялись.

– Украина, 1933 год – голод. Как это отразилось на вашей

семье?

– Это было ужасно. Я, хоть и маленьким человечком был, все понимал. На нашей улице было 22 дома, умирали семьями… Сталин выколачивал зерно, чтобы продавать за золото и покупать технику. Это было необходимо – иначе мы не смогли бы подготовиться к войне с Германией.

Первые колхозные годы были урожайными, хотя бардак был полный. Хлеб выкачивали так: представители из района ходили с пистолетами. Осматривали сараи. У нас в свинарнике закрыли собаку. А там стояла бочка зерна. Ее могли забрать. Приехала какая-то городская активистка с пистолетом. Мы говорим, не открывайте, там такая собака, что мы ее не удержим. Активистка городская, не понимала ничего, и это нам сошло. А у другого не сошло, а на кого-то донос написали, а кто-то своровал и спрятал полмешка проса. И такие безобразия тоже были.

В 1932-м случился неурожай… Мой дед получил за войну с турками Георгиевский серебряный крест и большую медаль «За храбрость». Я в детстве играл этими наградами. Полковник ему подарил часы, которые играли мотив «Во поле березонька стояла». Когда дед вспоминал войну на Балканах, он плакал. И когда настал неурожай, отец отнес в «Торгсин» и Георгиевский крест, и медаль, и серебряные полтинники, а принес два мешка муки. У моего дяди было 8 детей, у другого дяди тоже 8 детей, никто из них не умер. У тех, которые жили напротив нас, была корова. И они тоже выжили. Сыновья были уже взрослые. Они могли работать, добывать что-то. У нас была пасека. И был еще прошлогодний мед. А мед ведь не портится. И еще рядом были две речки с заболоченной поймой. В болоте рос рогоз, корни которого съедобны и содержат много белка. Но люди рядом жили и не знали!

– Ваша семья выжила за счет меда?

– Да. И коровы. Но даже те, кто имел корову, и то умирали. Кстати, коров в колхоз не брали, брали лошадей. Были попытки забирать телят. Была дурацкая ошибка – начальником поставили бедняка, лодыря и тупицу, у которого никогда не было коней. А кони тогда были главным транспортом. Коллективизацию организовали плохо, поэтому был голод.

– Репрессии коснулись и вашей семьи – посадили отца…

– Отца посадили, потому что завхоз решил зарезать дохлого коня, чтобы делать веревки. Зарезали. Участие моего отца было в том, что он – бригадир – отпустил с работы рабочего-цыгана, чтобы тот содрал кожу. За это дали 7 лет. Завхозу дали 10 лет.

Цыгану тоже 10 лет. Мой отец и цыган вернулись. А завхоз не вернулся из лагеря, погиб.

– Вы были комсомольцем?

– Я вступил в комсомол в войну. Был членом комсомольского бюро полка. И членом товарищеского офицерского суда чести полка…

Отца засудили в 1937 году на 7 лет тюрьмы. Мать осталась одна. В 9-м классе пришлось начать работать. Я стал кузнецом. Ковал все каникулы. Сначала очень уставали руки, через пару недель привык. В 10-м классе нужно было ходить в школу за семь километров… Скоро последнее занятие. Жара, май. Мы с другом Толей, круглым отличником, идем в школу. С обрыва горы бьет источник воды и выбивает внизу лунку. Я хлебнул воды – заломило зубы. А Толя много выпил и на следующий день не пришел в школу. Я пошел к нему. Смотрю: Толя лежит и харкает кровью – крупозное воспаление легких. Через три дня он умер. Я боялся подойти к гробу, увидеть его неживого… Все готовятся к государственным экзаменам, а у меня одна мысль: бедный Толя мучил себя, отлично учился, и что?.. Беру книжки и швыряю в кусты… Дома не сказал, что не ходил в школу. И все же экзамены сдал хорошо, кроме немецкого языка, который не терпел. Не то чтобы сам язык не нравился или способностей не было – тупой учитель был, заниматься не хотелось…

У умершего Толи были планы поступать на журналистский факультет Киевского университета. А мне куда идти?! Отец в тюрьме сидит, и денег нет. Хотя и дядя в чинах, и дед был первым председателем сельсовета, за ним еще деникинцы гонялись… Куда идти? Подаю в ближайший педагогический институт в городе Лубня за 12 километров от села. Мать дала мне кусок сала, три рубля денег, буханку хлеба, огурцы. Я пошел и сдал экзамен. На мандатной комиссии парень с голубыми лычками НКВД спрашивает:

– Тебе Маруся Батиевская знакома? Она тебе родственница?

Я сообразил, что это чемпионка Полтавской области по бегу. Отвечаю:

– У нас полно Батиевских.

Тот улыбается:

– Правильно, хорошо отвечаешь.

Приняли меня в институт. В это же время отец подал апелляцию на пересмотр дела, и через некоторое время его выпустили. А через два месяца Верховный Совет вообще снял с него судимость. Это был 1938/39 год. Потом каникулы. Помню, дали стипендию за два месяца, так я купил гамак и

радиоприемник.

Второй курс – немцы напали на Польшу. Война уже чувствуется. Во время финской войны я закончил Лубненский педагогический институт. В 1940 году я сдал выпускные экзамены, получил диплом и направление работать в Харьковскую область.

Мои друзья уже были мобилизованы. Мобилизация была какая-то непонятная. Молодых ребят с девятью классами образования брали, опытных учителей забирали служить, а молодых отправили работать в школу.

Тут к нам в отпуск в голубой форме приезжает мой двоюродный брат Вася. Он был штурманом эскадрильи где-то под Самарой, старший лейтенант. Он предложил мне поступать в училище. А отец мой был моряком, членом революционного комитета линкора «Евстафий»[4], флагманского корабля Черноморского флота. Он вместе с Ревкомом разоружал Колчака – командующего флотом. Отец посоветовал:

– Поступай в морское.

Думаю: «Пойду, но в морскую авиацию». Хорошо помню свое состояние, когда мне выдали паспорт, – «я свободный, меня никто не удержит в колхозе». Тогда никого из колхоза не выпускали. Я бежал все 17 километров, в кармане у меня был паспорт…

Еду в Николаев, в военно-морское авиационное училище имени Леваневского[5]. Это училище летнабов – то есть штурманов. На одно место 20 человек претендентов. Экзамены сложные, но я справился. Дали мне бумагу, что я принят в училище.

Я погулял почти месяц, провожал ребят на финскую войну. Потом поехал в училище… В училище нас одели в синюю робу, кирзовые ботинки. Лейтенант с повязкой дежурного говорит:

– Протрите шваброй кубрик.

А я не умел. Он не постеснялся, сам все показал… Но на этом мое обучение в училище Леваневского закончилось. Часть из принятых в это училище, в том числе меня, направили в Ейское училище морских летчиков имени Сталина[6]. Мы туда поехали поездом. Прекрасные кубрики. Выдали нам тельняшки и со второго дня начались занятия. Порядок был в училище невероятный. Я никогда и нигде такого порядка, как там, строгого и умного, не видел.

Бывало, что курсантов отчисляли из училища. Например, кто-то на Новый год предложил распить флакон одеколона – вычитали, что в нем спирт есть. В 24 часа их уволили из училища. И никаких разговоров. Еще были исключены три родных брата-акробата. Все три на перекладинах делали стойки. Здоровые

ребята, пошли в увольнение, и кто-то их там задел. Они связали дежурного вместе с сопровождающими. Их за это отчислили, но через год опять приняли.

За зиму прошли теоретическую подготовку. Весна 1941 года. Самолет По-2 с ободранными крыльями – чтобы не взлетел. Даешь газ, выдерживаешь направление. Так мы рулили несколько раз. И тут курсант зацепился за столб. Появляется начальник училища генерал-лейтенант Андреев. Подходит к старшине, улыбается и говорит:

– Что тут у вас творится? Разберитесь, чтобы был порядок.

После этих рулежек нас разбили на летные группы. На каждый самолет По-2 группа из шести курсантов с инструктором. Инструктор нашей группы был лейтенант Жора Чарин. В группе один из курсантов – сверхсрочник, старшина. У него в поселке жена с ребенком жила. Одет – «с иголочки». Так в училище не одевались даже офицеры. Очень демократичный, к молодым ребятам не задирался. Второй – старшина группы Петя Гнетов, белорус. Окончил медицинский техникум. Еще были Леша Медянкин, сибиряк, Леша Татаринов, из Липецка. И последний – Володя, такой горбатенький, очень вежливый. Оказалось, он был сыном члена ЦК партии, командующего Дальневосточной армией, которого расстреляли. А дядя его был кандидат в члены Политбюро…

Теоретически изучали скоростной самолет СБ, летали на По-2, уже стали самостоятельно выполнять пилотаж. Леша Татаринов чуть меня не подвел. Мы друг друга катали. Один управляет, а другой сидит за пассажира. Я сижу за пассажира, смотрю – скорость 65, а должна быть 100 километров в час. А при скорости 60–65 километров этот самолет может сорваться в штопор… А парашюта-то нет, и если что – не прыгнешь. Когда сели, я его спрашиваю:

– Почему у тебя была такая малая скорость?

– А ты что, не видел, там впереди самолет был?

Оказывается, он ждал того самолета, как на телеге! Такой был необразованный. Он себя на «мы» называл. Но ушлый, быстро вникал в обстановку. На первых занятиях все за голову хватались, ну как его приняли в авиацию. Руководитель курса морской тактики капитан первого ранга приказывает:

– Курсант Татаринов, принесите из лаборатории модели самолетов.

Тот пошел. Изучаем тактику. Смотрим, он несет, как дрова. А там тонкие проволочки… Преподаватель, как увидел, чуть в обморок не упал.

– Курсант Татаринов, откуда вы родом?

– Мы из Грязей, под Липецком.

– Понятно, заметно, что вы именно оттуда!

Но он быстро усваивал, что ему преподают, и потом выбился в большие начальники.

Старшина Саша Горбачев перед училищем был стрелком-радистом в экипаже наркома Николая Герасимовича Кузнецова[7], радистом в главном экипаже флота. А потом попросился у наркома в училище, и тот его отпустил в летчики.

Он был призван после Института физкультуры в Москве, где участвовал в эстафетах по Садовому кольцу. Бегал в трусах, палочку передавал. Когда его мать узнала, что он бегал голый, в трусах по Москве, она возмутилась: «Какой позор!»

Саша Горбачев был похож на Михаила Сергеевича Горбачева. Задолго до появления Горбачева на политической арене Саша говорил, что у него есть родственник на Кубани, руководит комсомолом.

Саша улетел на Северный флот. Кстати, он после развода женился на вдове дважды Героя Советского Союза Сафонова, воевавшего на Севере. Он ее пережил. Мы с ним добились разрешения похоронить Женю Сафонову на Кузьминском кладбище. А потом и его там похоронили.

Горбачев был в пикировочном полку, несколько вылетов сделал. Потом его послали на Черное море… У него было своеобразное понимание коммерции. Выгодно было менять румынские деньги на наши. Он поменял все деньги, купил ящик фильдеперсовых чулок. Прилетел в Одессу, сдал эту коробку на базар. Потом в полку все вместе пропили миллион денег.

Потом попал на Балтийский флот. Там сделал несколько вылетов. Награжден был орденом Красного Знамени. Он получил командировку в полярную авиацию. Летал вместе с Мазуруком[8]. Это единственный генерал, который никогда ничем не командовал, был депутатом Верховного Совета СССР и при этом сделал лично 200 с лишним посадок на лед. Саша рассказывал, что денег полно было. За дальность полета, за нагрузку, за беспрерывность полета, за темное время – за все им платили. Но Мазурук своим напоминал: «Жадность фраера сгубила». В авиации он был своим человеком, везде летал… Он был два раза руководителем полета на Северный полюс.

Жил он в Москве на Соколе, в курчатовских домах. Умер от рака.

Медянкина я встретил на Балтике на фронтовом аэродроме. Тогда я сел на соседнем аэродроме, чтобы заправиться перед боевым вылетом бомбами. У нас бомб не было, не подвезли. И тут я встречаю Лешу Медянкина. Я ему говорю, прилечу, поделюсь с

тобой боевым опытом. Но мне после боя пришла радиотелеграмма: «Возвращайся на свой аэродром, боеприпасы туда подвезли». А Леша в первом же вылете погиб[9].

А старшина нашей группы Гнетов на севере вел трех торпедоносцев. Звеном шли. Они уже все горели, когда шли на сближение, чтобы сбросить торпеды. Так все звено Петра Гнетова погибло. Сбросили торпеды, но и сами сгорели. Но вот такова война[10].

Мир тесен. Наш штурмовой 35-й полк[11] прикрывал 12-й истребительный полк. А 7-й гвардейский полк нашей дивизии прикрывал 14-й гвардейский истребительный полк, там командовал Мироненко. Он мой земляк. Мы родились на одном поле.

Иван Георгиевич Романенко, впоследствии генерал, первым сбил финский самолет над финским аэродромом. А когда он был маленьким, то лечился у моего дяди, главного врача Лохвицкого района.

– Вернемся к освоению СБ…

– Прилетает заместитель начальника училища полковой комиссар Пролыгин. В это время уже идет война в Польше, в газетах – «Дружба и взаимопомощь с Германией». А полковой комиссар на собрании говорит:

– Надо учиться так, чтобы фашистскую паутину поднять на краснозвездное крыло! Никакого мира с Германией!

Он говорил правду. А потом было 22 июня…

Напомню, что наше училище морских летчиков – единственное училище, которое в своих речах упоминал Гитлер! Он назвал его «осиным гнездом». Больше ни о каком советском училище не упоминал.

Поймали одну немецкую разведчицу. У нее был список на 138 человек с фотографиями и характеристиками. И не зря: первыми Берлин бомбили морские летчики.

– 22 июня, что это был за день? Что происходило?

– Дождливый день. Никто не летал, все сидели в палатках… Кто-то придумал какие-то занятия в палатках. И только после обеда в гарнизоне аэродрома Симоновка узнаем, что началась война. А перед этим мы очень увлеченно читали статьи в «Красной звезде» о будущей воздушной войне генерал-лейтенанта Рычагова, героя испанских боев и боев в Китае.

Война. И все сразу переменилось. Начали посылать курсантов на поля в секрет, наблюдать, не появится ли чужой человек. Начали растаскивать самолеты и укрывать их пятнистыми

сетками, подкапывать колеса, чтобы они ниже стояли и тени не давали. Такие меры, к сожалению, были характерны только для морской авиации. А для сухопутной ни черта подобного не было в первые дни войны.

Мы сидим в кукурузе с винтовками и смотрим на звездное небо. Что-то где-то шумит, а нам кажется, что это огромное количество самолетов летит. Настроение неважное. И вдруг, буквально на второй или третий день, над аэродромом проносится со страшной скоростью краснозвездный истребитель, весь зализанный. Прошел почти на бреющем, потом еще раз и скрылся в небе. Такой скорости еще никто не видал. Это был истребитель ЛаГГ-3. Хороший самолет, но дубоватый. Потом его перестали выпускать и перешли на «Яки». Это были отличные самолеты. И еще мощнее по некоторым показателям были Ла-5.

Мы начали удирать от немцев. Инструкторы перелетели на самолетах, а мы перебазировались на эшелонах через Сталинград. Меня поразило, какой это длинный город, километров на 70 тянется вдоль Волги. Перешли на другую сторону, пошли на север, на Саратов. Там уже леса появились. И страшная беднота… На каждом полустанке стоят две-три бабушки, торгуют огурцами, квашеной капустой. Грустные такие…

Мы добрались до аэродромного узла Самары, тогда Куйбышева. В Самаре были авиационные заводы. Там и штурмовики выпускали. А в Чапаевске был огромный учебный центр.

Немецкие разведчики иногда к нам залетали. Сколько усилий затратили, чтобы копать окопы, щели!

Бои под Москвой совпали с сильным похолоданием. Под Куйбышевом стояли морозы до 40 градусов. Часовые, охранявшие самолеты, менялись через 20–30 минут. Тулуп и летное обмундирование – меховые брюки, куртка, на голове шапка, вязаный шлем с очками – не спасали. Морозы страшные…

Был такой случай. Сел на наш аэродром самолет. Под крыльями бомбы. Что такое?! Оказывается, дальний бомбардировщик взлетел, чтобы бомбить немцев, а погоды не было, и он заблудился. Шуранул аж под Самару.

Наши инструктора выполняли спецзадания. Вдруг несколько самолетов СБ куда-то улетают. Секретное задание, никто ничего не знает. Примерно через 10–12 дней возвращаются. Обветренные лица, видно – много летали. Летчики рассказывали, им было приказано загрузиться реактивными снарядами для «катюш» и лететь под Сталинград. Они говорили страшные вещи: им приходилось садиться на поле, где самолеты прыгали по замерзшим, не убранным трупам. Тут же выгружали реактивные

снаряды, разворачивались и улетали. Там были напряженные бои.

Организуют 7-ю эскадрилью, и мы перебазируемся в училище Леваневского – отрабатывать слетанность в составе экипажей. Дали мне штурмана. Один раз я выполнял обыкновенный полет, отрабатывал виражи. Вдруг ко мне подлетает какой-то самолет, покачивает крыльями: «уходи». Радио нет. Я ничего не понимаю. Я слушаюсь, ухожу в сторону. И вдруг мимо меня проходит такой же СБ, только с овальными окнами в фюзеляже. Я сажусь, докладываю о произошедшем. А знаешь, кому я заступил дорогу? Ворошилов летел принимать парад в Куйбышеве! Сталин принимал в Москве, а он в Куйбышеве.

А как замыливали глаза иностранным послам, которые в Куйбышеве собрались… На самом большом Симоновском аэродроме собрали все самолеты, которые только могли летать, все УТ-2 и Р-10, которые собирались списывать, все СБ – всех выстроили. Набрали чуть ли не 400 самолетов… Дали задание: взлететь, пролететь воздушным парадом над Самарой. Потом удалиться, перестроиться и опять, но в другом строю, уже не тройками, вновь пролететь.

Когда чуть позже появились штурмовики Ил-2, часть курсантов стали готовить на них. Нас в 7-й эскадрилье было 40 курсантов. Сначала жили в палатках. Меня назначили старшиной группы. Я должен был всех вести на аэродром. А это километров семь! В меховом обмундировании! Я впереди ставил двух самых ленивых: Борю, подзабыл фамилию, и Леню Капустина, чтобы не отстали. Иначе нельзя было, замерзнут, простудятся…

Там много разного происходило… К примеру. Я сплю. Вдруг меня дергают:

– Товарищ старшина, может, сделаем подъем?

– Что такое?

– Горит соседняя палатка.

Горит техническая палатка. Техники набрали много угля, накочегарили побольше. Образовалось много сажи, и она взорвалась. Один техник погиб. Стали разбирать остатки палатки и обнаружили полный чемодан денег. Там было и судебное дело.

Уже заканчивался 1942 год. Тогда летчиков выпускали пилотами-сержантами. Хороший солдат идет на курсы командиров взвода и через полгода уже лейтенант. А мы прошли полный трехгодичный курс обучения – сержанты. Причем я разговаривал с армейскими летчиками. У них какая подготовка: один самостоятельный полет, и полетели на фронт громить противника. А я, прежде чем попасть на фронт, имел 24 учебных бомбометания на Ил-2.

– Перед войной был девиз «Малой кровью на чужой территории». А тут отступаем. Какое было настроение?

– В училище Сталина был такой настрой: как бы ни отступали, мы все равно их разгромим…

19 человек выпускников ВМАУ попали в наш 35-й полк, который начал воевать 22 июня 1943 года, в годовщину войны, с аэродрома Каменка, это возле Комендантского аэродрома.

Вместо стрелков летали штурманы, окончившие училище. Летчикам дали звание младшего лейтенанта, а стрелки так и остались сержантами. Были даже такие стрелки, которым вообще забыли дать звание. Например, Петя Репин погиб старшим матросом. Он сделал выдающуюся фотографию в войну. На ней видно, как горят на земле немецкие самолеты Ю-88 со свастикой… Он с воздуха сфотографировал…[12]

Эта фотография обошла все главные газеты Советского Союза. Тогда группу вел майор Хроленко, командир 7-го гвардейского полка. В том вылете над аэродромом наши еще сбили на взлете немецкий самолет. Петя тогда не прозевал, сделал хорошую фотографию, а это трудно в воздухе. Потом через несколько вылетов он погиб. Старшим краснофлотцем… Даже не сержантом. Родом он был из Красного Холма, это в Калининской области.

Горящие Ю-88 на аэродроме Котлы 20.03.43

Перед самым началом активных боевых действий в полк прибыли командиры эскадрилий, к нам в эскадрилью – капитан

Потапов. В сухопутной форме, с орденом Боевого Красного Знамени и с орденом Отечественной войны. Тогда еще погонов не было. Мы погоны получили чуть позже.

И вдруг задание. Шесть или восемь, я не помню, самолетов полетели под Ленинград для выполнения боевого задания под руководством капитана Потапова.

Прилетают ребята, мои знакомые курсанты с училища. И я спрашиваю:

– Ну и как война? Как? Что? Стреляют?

А ребята смущенно мямлят что-то… Нет четкого ответа. Ну не говорят, вернее, говорят, но как-то странно.

И тут мы перелетели на аэродром Каменка. Тут нам и морскую форму выдали, и погоны. Выдали пистолеты ТТ. И кто-то тут же выстрелил в землю из ТТ – не знал, как с ним обращаться… Потом тоже бывали такие случаи с личным оружием…

И только тут выяснилось, что утром они вылетели штурмовать аэродром Городец, где, по данным партизан, сосредоточилось много немецких самолетов ударной авиации – бомбардировщиков, наверное, для налетов на Ленинград. Но туман был, рядом болота, аэродром они не нашли. Поэтому ничего мне и не рассказывали. Партизаны обиделись. Они рисковали жизнью, наблюдали.

Был суд. Но капитана оправдали, учли, что был сплошной туман. Но, может быть, у него и до этого какие-то прегрешения были, и с должности командира эскадрильи его сняли и отправили рядовым летчиком на Черное море, где капитан Потапов и погиб[13].

22 июня начинаются боевые действия всего полка. Группы по несколько самолетов летают днем на Синявинские высоты. В восьми-десяти километрах южнее Ладожского озера стоят пушки, почти в открытую.

Ведущим был старший лейтенант Стратилатов. Меня взяли последним. Я лечу, а мотор все хуже работает, и скорость падает… Скоро Нева, по ту сторону немцы. Наших самолетов впереди уже не видно. Скорость все падает, и чувствую, скоро упаду. Я ныряю вниз, там аэродром Приютино, Бернгардовка. За пороховыми погребами разворачиваюсь, скорость малая, могу сорваться в штопор. А аэродром – деревянная полоса по болоту. Сажусь, выпускаю колеса, но не могу довернуться, не хватает скорости. А у меня опыт уже был, я много летал. В 35-м полку пока не научат – в бой не пускали:

– Зачем тебе в море лететь, когда не умеешь прицеливаться.

А тут вот такая неудача. Я сажусь на колеса, но меня сносит с

полосы в болото. Что делать? Убираю колеса и ползу на брюхе в кусты. Врезаюсь в кусты, задеваю какой-то столбик крылом. Выхожу ошалелый из самолета, веду какие-то переговоры с начальством… Меня сажают на По-2 пассажиром и отвозят на Каменский аэродром, дают другой самолет и приказывают лететь. Наше командование было опытное: не нужно давать летчику переживать неудачу, иначе он растеряется. Ему нужно дать вылет.

Техник самолета Иван Харламов около самолета, я, расстроенный, снимаю и бросаю ему ботинки:

– Забирай!

Сажусь в грязных носках в самолет и вылетаю с другой группой, но тоже последним. Летчики пикируют и стреляют реактивными снарядами, из пушек, пулеметов по гнездам артиллерийским. Взрывы… Кругом все в огне. И видно зенитные огни… В заход по одной бомбе… А бомб – четыре. Третий заход делаем, четвертый… Отстреляли все…

Прилетаем домой. Иван Харламов стоит возле самолета, держит ботинки. Смотрю, а ко мне идет группа офицеров. Впереди, вижу еще издали, тогда зрение было не то что сейчас – идет высокий моряк, с большим козырьком, шагает широко. Я соображаю: это, наверное, командующий флотом Трибуц. За ним на дистанции идет Михаил Иванович Самохин, командующий Балтийской авиацией. Они подходят, я докладываю:

– Товарищ командующий, младший лейтенант Батиевский выполнил боевое задание. Оружие и материальная часть работали исправно.

Командующий пожимает мне руку:

– Товарищ младший лейтенант, поздравляю вас с боевым вылетом. Желаю вам много воевать и летать, и чтобы этого было поменьше.

Показывает на что-то за моей спиной. Поворачивается и пошел строевым шагом. Я оглянулся на свой самолет, оказывается, у меня звезды на правом и левом крыле вот такими дырками, сантиметров по пятнадцать, пробиты. Летим второй раз. Опять по одной бомбе бросаем. Четыре захода, четыре атаки. Прилетаем, опять обе звезды мне пробили вот такими дырками. На третий вылет у меня только одна звезда разбита была. На первые девятнадцать вылетов у меня было примерно тридцать пять атак.

– Кто летал на разведку в вашем полку?

– Я тебе могу пересказать историю, которую мне рассказала Лидия Ивановна Шулайкина[14]. Она летчик-штурмовик была. Она сделала тридцать вылетов на корабли. Эти тридцать вылетов

стоят трехсот вылетов «ночных ведьм», которые на «кукурузнике» взлетали, перелетали ночью линию фронта в темноте, бросали бомбу одну и летели назад. Заправляли бомбу и опять тридцать километров пролетели – сбросили. Они молодцы, эти девушки. Они же по семьсот вылетов сделали. И все-таки сравнивать их с тридцатью вылетами Лиды Шулайкиной нельзя. Там все-таки легче было, понимаешь.

А у меня подбили Петю Мирошниченко, он подлетел и мне показал, что не хватает горючего. И не успел даже развернуться на берег, сел на воду. И видно было жилет его красный и надувную лодку, я засек. Я прилетел:

– Дайте, я полечу, покажу летчикам, где он…

Но сказали:

– Нет, ты готовься ко второму вылету. А полетит другой экипаж на летающей лодке.

Не нашли болваны, не нашли его. Он рядом с берегом был недалеко. Я полетел бы, нашел бы. Это я об этом пишу с сожалением. Вспоминаю, как он на моих глазах два раза бомбой попадал в корабль. Петр Мирошниченко. Вот такие штуки[15].

А заместитель командира полка, в котором воевала Лида Шулайкина, – я забыл опять фамилию, – он возил разведчиков в тыл противника на «Иле». Получилось так, что не на чем летать, кроме «Ила». Но это другой рассказ.

– Меня интересует фоторазведка, кто с фотоаппаратами летал в полку? Как подбирали, кто полетит? Или были специальные экипажи?

– Нет. С фотоаппаратами летали все. И я летал с фотоаппаратами. В 35-м полку бред собачий получился. У одного летчика чуть ли не сто вылетов с фотоаппаратом. И ни одного снимка в архиве 3-й эскадрильи нет. Сто вылетов, и ни одного снимка нет.

Надо сказать, что фотоаппараты были поставлены на «Иле» не совсем удачно. Чтобы уловить в прицел то, что ты хочешь фотографировать, надо было закрыть носом самолета цель. Якобы при этом можно фотографировать, куда падает бомба. Это так, если ветра нет, а если ветер есть, то фото цели будет, а бомба упадет мимо.

Обычно последний летит с фотоаппаратом. Я как-то погорел на этом. Решил подняться повыше, чтобы лучше сфотографировать. Я вижу: бомбы падают, взрываются. Я поднялся, чуть отстал, зенитка – бам, и мне оторвало кусок крыла.

И тут началось: крыло в дырах, у меня в руках осколки

торчат, кровь… Я «одеревенел» сразу, но вывел самолет из падения… И в это время, как рассказывал потом Федя Селезнев, на меня напал истребитель. У немцев была такая «хорошая» практика. Увидел, что самолет поврежден – добей его. Легче добивать, чем атаковать исправный. Стрелять по исправному опасней. И тут мне врезала трасса из «Мессершмитта», усеяла осколками голову, руки, ноги. С тех пор во мне десятка два осколков.

Удар по эшелону ЖД ст. Волосово 9.10.43

Один глаз почти не видит – осколок торчит в брови. Но вижу, что линия фронта уже подо мной. Скорость есть, и несусь вниз. На столбах висят провода, я через них перескочил, и тут болото, показалось, что ровное место. Я на это ровное место сажусь, а хвост за кусты зацепился и оборвался, торчит сзади… А я вваливаюсь в воронку. Казалось, ровное место, но болото, вода. А под ней была воронка огромная. И мотор врезался в стенку воронки, да так, что кабина сморщилась, и не открыть фонарь. В такой момент все делаешь автоматически: думаешь, сейчас взорвется самолет и загорится. Я лихорадочно отталкиваюсь ногами, а нога-то раненая, руку протягиваю вперед и пролезаю в форточку.

Я после выздоровления как ни примерялся, но вылезть в форточку не мог. Но потом такое было еще раз, и тоже после аварии, и когда тоже была сплющена кабина…

Я вылезаю, ногам должно быть больно, но я пока не чувствую

боли, переваливаюсь через борт и становлюсь на ноги, у меня голова кружится, чуть ли не падаю. И тут Иван подбегает, мой стрелок, у него кровь по комбинезону течет – ранен в ногу. Он прозевал атаку истребителя, не стрелял по нему. А сколько раз я его тренировал, но он плохо видел и соображал. Иван меня поддержал, и тут из кустов вылезают и подбегают перепуганные бойцы, помогают мне, несут меня куда-то… Палатка, где уже хирурги собрались, шатается от взрывов мин, минами немцы бьют по самолету, по хвосту самолета, который остался в стороне, метров пятьдесят до него… Меня сразу раздевают:

– Будем тебе делать операцию, ты понял? Выпей стакан водки.

Дают мне стакан водки, я ее выпиваю. И мне намордник, усыпляют, и сквозь сон слышу голос:

– Какого Аполлона попортили…

Во мне тогда было пятьдесят пять килограммов весу при росте сто семьдесят пять. Просыпаюсь весь перевязанный. Плохо соображаю: где я, что я… Какой-то дежурный сидит. Я с ним заговариваю. В ответ:

– Успокойтесь, вас будем сейчас эвакуировать…

И понесли меня солдаты на носилках, по болоту чавкая. «Чав-чав-чав…» Рядом оказался Ладожский канал, на нем катер. Полковник в авиационной форме говорит:

– Не волнуйся, все нормально, будешь жить. А может, и летать будешь…

И катер пошел. А потом была какая-то теплушка, железнодорожный состав какой-то… Привезли в госпиталь, успокаивают меня:

– Мы вас будем лечить. Не волнуйтесь.

Тут я хватаюсь за брюки, а кошелька нет. В нем не деньги были, а медаль «За оборону Ленинграда» и большой осколок, который в предыдущих полетах залетел мне в кабину, ударился в подошву ботинка. Он горячий был. Я его взял на память… И вот куда-то делся с медалью… Меня лечат. Очень больно, когда перевязывают – отдирают бинты по живому. Лечился я больше месяца…

– А в каком госпитале?

– Это было в деревне Мыслино, Новгородская область. Меня, как тяжелораненого, в этот госпиталь… А стрелка моего направили в ленинградский госпиталь.

Подлечили. Надо на фронт, надо воевать. Уже холодно – осень начинается. Мне дают шинель солдатскую, обгоревшую, порванную, осколками побитую. Надеваю ее поверх кителя, а

китель мой тоже пробитый, погоны пробиты, рукав весь побитый…

К Ленинграду подъезжаем ночью на полуторке. Полуторка прыгает по бревнам, по болотистой дороге. Иногда вокруг снаряды рвутся… Остановились:

– Вы, наверное, летчик. Отдыхайте, только вы там не шалите.

Чего не шалите, непонятно. Натопленная комната, девица пышная лежит, спит. Кто это, откуда взялась? Ребята посматривают, как я реагирую на эту девушку. Старики такие усатые… Несколько раз ночью заглядывали, и я каждый раз просыпался… Наутро поехали в Ленинград.

Привезли – на дверях надпись: «Рота офицерского запаса Ленинградского фронта».

– Летчик, ваша очередь.

Захожу.

– Ваши документы.

Справка о ранении, еще удостоверение пилота, то, что дали в училище. Еще какой-то документ был, я не помню. Полковник стоит:

– По вашему докладу вы имеете девятнадцать боевых вылетов. Нам такие летчики нужны. Поэтому завтра мы вас отправляем в армейский полк.

В чужой полк? И не в морской, в сухопутный? Хоть и в Ленинграде, но… Я выхожу, солдат часовой стоит у двери, но отвернулся. Я юркнул за дверь… Куда бежать? Чем я рискую? Непонятно. Захожу за угол – патруль, но тоже спиной ко мне, удаляется. Я за следующий угол. А я над Ленинградом летал несколько раз, поэтому знал, где аэродром Гражданка. На аэродроме Гражданка был вообще-то какой-то штаб авиации, и там базировался 12-й пикировочный полк. Прихожу в штаб, открывается дверь, выходит капитан, который нас когда-то принимал в отделе кадров. Бледный, худой такой. Он меня узнал. Я рассказал, что со мной произошло.

– А мы тебя посчитали погибшим. Бери талон, и в столовую, потому что сейчас ее закроют. Покушай, а потом мы поговорим.

А я действительно голодный был, почти целый день. Я перекусил – и опять к нему.

– Значит, так, сейчас будет машина в Приютино, в Бернгардовку. Там дом отдыха для раненых, побудешь две недели. Ну давай…

Тут какая-то машина подскочила, он проголосовал, и меня повезли на Бернгардовку. Это Приютино, где я чуть не разбился. И где подорвался командир полка. Прихожу, там танцы. А танцы такие: что-то пиликает или гудит, а барабан все время «бум-бум-

бум, трум-бум-бум…». Я говорю:

– Что такое?

– А это танго «Котка».

На порт Котку летали, там страшные зенитки. «Бум-бум-бум», вроде как взрывы… Так мы потанцевали. Встретил я там и знакомого Федю Селезнева, который прозевал, когда меня атаковали, и известные мне ребята торпедоносцы были. А вот истребителей мало было. Еще стрелок знакомый с нашего полка был, весь поцарапанный, у него все тело в осколках было – Вася Песоцкий. После войны я с ним встречался. Он стал директором школы…

Мой 35-й полк уже перебрался на аэродром Гора-Валдай, который возле Гора-Валдайского озера, на Ораниенбаумском плацдарме. Меня отвезли на «кукурузнике». И как только самолет сел и меня высадили, все стали кричать:

– Ура! Ты живой!

Уже нет моего первого ведомого, маленького Кузнецова[16]. Помню, мне доверили с ним парой лететь на Синявинские высоты. Я первый взлетел, прилетаем домой, садимся. У него самолет весь побитый, в осколках… А у меня ни одного попадания… Я его спрашиваю:

– Ты же за мной ходил? Почему у меня ни одного осколка, а у тебя есть?

А он чуть не плачет:

– Так ты же летал за тонким слоем облаков, я тень твою видел, но я боялся в облака залететь.

Он ниже летел. И по нему били все время.

Прошло время, и однажды я прилетел на свой аэродром. Меня встретили и дали письмо, адресованное моему ведомому Кузнецову. Пишет его брат: «Дорогой брат, я тобой горжусь. Извини меня, помнишь, когда играли в шахматы, то подрались с тобой…» и так далее…

Ну, я заплакал, жалко мне стало Кузнецова. Вот так вот, все как-то странно, странно, странно…

Как я летал над Ленинградом. Мне приказали взять с собой комиссара полка и писаря полка и лететь в Приютино. Посадил в кабину По-2 двух здоровых мужиков и взлетел. Над Ленинградом вдруг: «Пульк!» – и один цилиндр отказал, это прямо видно было. Там звездообразный ободок, пять цилиндров, и видно, наверху один кулачок не работает. И самолет начал «сыпаться». Ну не рассчитан самолет на двух пассажиров здоровенных. Я прям поверх крыш, ну, черт-те что, еле-еле, из последних сил добрался.

А на взлетной полосе какой-то самолет стоит, и я не могу там сесть. Я на лужайку захожу, а там толпа народа. И чего они там

стоят? Я выключаю мотор, винт останавливается, я поднимаюсь и кричу:

– Разбегайтесь! Мать-перемать, разбегайтесь!

Они оглядываются и разбегаются. Оказывается, там стоит самолет командира полка, хвост, взрывом оборванный, задрал нос кверху. У командира полка зависла бомба в люке. Тогда двадцатипятикилограммовые в четыре люка закладывали по четыре бомбы. Всего как раз четыреста килограммов. Полковник Петров со штурманом капитаном Костей Виноградовым бомбили, и одна бомба зависла – зацепилась за что-то и застряла. Он сел в том же Приютино, где я врезался в кусты, и чуть не взорвался.

Ах, вот зачем я вез писаря и комиссара! А сам комиссар, скотина, на боевой самолет ни разу не садился. Но майора получил, и орденом каким-то его наградили.

Оказывается, при приземлении бомба взорвалась. Полковнику – ничего: бронеспинка сзади и кабина в броне, а вот стрелку… За стрелка сидел капитан Костя Виноградов, красивый парень, начинал воевать в минно-торпедном полку. У него уже два ордена Красного Знамени были. Два! И два осколка ему грудь пробили. Его увезли в госпиталь, я его больше не видел. Я его всегда буду помнить. Это хороший парень, с развитым чувством юмора, который ценят летчики. Его шутки поддерживали товарищей. К примеру, он был штурманом полка и принимал зачеты по штурманской подготовке. Чтобы сдать зачет, надо было знать район полетов, карту, расположение и качество аэродромов, инструкции. После проверки знаний он задает главный вопрос:

– Товарищ младший лейтенант, а какие требования к морскому летчику?

Разбитый эшелон на железнодорожной станции Поместику 18.02.1944

Правильным ответом считался примерно такой:

– Докладываю. Главные требования к морскому летчику такие: беспробудный сон, волчий аппетит, отвращение к физическому труду и частично к умственному.

И вот такого товарища лишились!

В начале января 1944 года исчез командир полка. Его не сбили, он просто куда-то уехал… Приезжает новый командир полка – Даша Ибрагимович Акаев, только что получивший звание майора. Кто и почему до того его держал в резерве, не знаю.

Через несколько дней я после задания сел на аэродром Борки, и девушки узнали, что я из 35-го полка, и говорят мне:

– Нашего капитана перевели в ваш полк. Так он маленький ростом и всегда подушку подкладывает под парашют, чтобы лучше видеть. Так вы ему, пожалуйста, передайте подушку.

Тут инженер полка подходит ко мне и по-деловому говорит:

– Мы тебе за ночь отремонтировали самолет, шасси отремонтировали, колесо болталось там у тебя. Ты перекалил стволы у пулеметов. Стволы мы тебе заменили, пристреляли. Сейчас летает немецкий истребитель, так что ты подожди. Тебе минут через двадцать дадут разрешение на вылет. Ты взлетай и лети домой. Привет!

Стволы я перекалил, наверное, когда стрелял по колонне. Нажал и не отпускал. А все ж таки тридцать выстрелов в секунду. Я говорю:

– Хорошо.

Инженер полка любил командовать всеми. Подушку, что девушки мне дали, положил в кабину. Осмотрел весь самолет и принял его после ремонта. Тут приходит матрос и говорит, что дают мне разрешение на взлет. Запустил мотор, полетел и сел дома… Подушку отдал командиру полка.

Вскоре началось освобождение Ленинграда.

14 января 1944 года. Туманное утро. Вдруг страшный грохот орудий. И следы огромных снарядов двенадцатидюймовых орудий видны – с фортов бьют и с кораблей. Когда снаряд летит, за ним остается инверсионный след, и видно, как он летит и даже как крутится. В первые дни метель была… Тогда говорили, что из авиации только наша штурмовая дивизия летала. Может, я и преувеличиваю, может, я просто не знаю, кто тогда еще летал, но такое впечатление было. Никого в воздухе не видели. Как 14-го начались полеты, так до 18-го мы летали в бой.

Командир полка говорит:

– Я лечу на боевое задание штурмовать аэродром Клопицы. Ты будешь у меня ведомым.

Почему меня выбирал, спрашиваешь? Я уже девятнадцать вылетов имел, знал, как надо крутиться… И мы полетели парой. Погода плохая – большими группами не летали.

Ораниенбаумский плацдарм, он небольшой. Думаю, сейчас он или полезет вверх или будет на бреющем полете проскакивать линию фронта. Но командир летит по прямой на высоте четыреста метров – как раз удобно по нам стрелять. Я за ним лечу, хвостом кручу, а он не маневрирует, ровно летит через линию фронта. Я ошалел, но кручусь, верчусь.

Он летит, после того как перелетел линию фронта, набирает высоту. Я за ним. Он приходит на Клопицы. Зенитки по нам бьют. Я вижу взрывы, он не видит.

Мне непонятно, что он делает. Куда стрелять, в атаку он меня не заводит, а бросить я его не могу. Если я буду атаковать и по ним стрелять, за это время он черт-те куда улетит. И я за ним хожу – то ниже пикирую, то прыгаю вверх. А он куда-то палит в белый свет, как в копейку. Прилетаем, садимся, я подхожу.

– Товарищ майор, боевое задание выполнил, оружие и матчасть работали нормально.

– Молодец, ну мы им показали! Мы им показали, да!

Черт-те что! Тут приходит начальник штаба майор, в начале войны воевал, штурманом был. Комполка не сказал, что я свободен, то есть не разрешил уйти, а потому я стою рядом. Не воспитанный по-военному. Приходят два техника:

– Товарищ майор, в ваш мотор попал снаряд зенитного автомата.

Даша Ибрагимович Акаев смотрит.

– Какой снаряд?

Побледнел. Я иду за ним. Снаряд попал ему снизу прямо в мотор. Но попал удачно в накладку двух листов брони. Дуракам везет. Если бы на два сантиметра в сторону, он бы пробил картер и попал бы в мотор. Масло вылилось бы, и он остался бы по ту сторону линии фронта.

Ему подносят стакан водки, он хлопнул и пошел. На этом моя война с ним кончилась.

– Расскажите про неудачный вылет на Ракквере.

– Это был черный день полка. Что произошло над самим Ракквере, я не могу сказать, я не летал – у меня лопасть винта отвинтилась на взлете.

26 февраля Акаев повел группу на штурмовку аэродрома. А вернулся один Петя Максюта. Все остальные не вернулись…[17]

Аэродром Копорье. Снегопад начался. А бульдозеров не было, и гусеничный трактор таскал рельсы и ровнял снег, чтобы можно было взлететь. В конце полосы им была собрана огромная куча снега. Командир Акаев решил сам возглавить вылет на штурмовку аэродрома… Повел все руководство полка.

Майор Каштанкин, только что прибывший в полк заместитель командира полка по ВСС, чуть меня не убил. Пошли на взлет я, командир звена, веду последнюю пару. Взлетаю, а мотор не тянет, трясет. Длины расчищенной полосы не хватило. Я разворачиваюсь. Опять не удается взлететь. А сзади-то мой стрелок говорит:

– У меня затыльник от тряски с пулемета слетел.

Четвертый заход, Каштанкин показывает: «Взлетай!» – хлопает по кобуре и кулаком машет… Он же летчик, должен слышать, что мой мотор трясет. Но ему надо показать, он прибыл на фронт. «Взлета-ай!» Вот такое отношение у него ко мне было.

Может быть, он и другой был, может быть, и хороший где-то когда-то был, но я его перед этим обидел. Я облетывал самолет, а при посадке колесо не выпускалось. Я маневрировал, перегрузки делал, аварийно выпускал – двадцать семь с половиной оборотов лебедки. Ничего не помогло. И я сел на одно колесо. Мне уже приходилось это делать, так что знал, как это делать. Выключил мотор, перекрыл бензокран. Самолет накренился…

А вдруг после посадки кто-то залазит ко мне в кабину без моего разрешения и шурует там, где управление выпуском шасси. А ведь он может что-то перепутать или скажет, что я перепутал. Какое он имел право! Ну, я его, конечно, выгнал к чертовой матери, что это такое за безобразие – лезть без разрешения

летчика в кабину!

Он не забыл это, на следующий день, когда был руководителем полетов, попытался заставить меня взлететь. Я готов взлетать, хоть знаю, что могу врезаться в кучу снега, что в конце полосы. И тут появляется инженер полка Миша Милентьев. Он окончил авиационный институт, инженер был опытный. И говорит мне:

– Давай нажимай на тормоза и газуй.

Мотор ревет, его трясет. Он мне руками показывает крест и «заруливай на стоянку». Я рулю, мотор тянет, трясет, но тянет. Винт крутится. Я оглядываюсь, они ругаются.

Я выхожу из кабины, не снимая шлемофона, не вынимая штепселя с розетки. И в этот момент слышу по радио… Я не выдумываю, я не смог бы эту дурость выдумать, даже если хотел бы. Раздается голос Акаева:

– Вперед на запад, ни шагу на восток!

Снял шлемофон слез с самолета, подошел к винту. Одна лопасть болтается. Я взял ее, сделал три с половиной оборота против часовой стрелки, и она осталась у меня в руках… Алюминиевая лопасть, она не очень тяжелая. Положил на землю, сел на нее и закурил «Беломорканал» фабрики имени Урицкого, ленинградские. Были такие папиросы, летчикам давали. И сижу… А ведомый мой тоже четыре раза завернул, не взлетел. У него нормальный мотор, но струсил… Вот так вот.

Скандал был, и начальство, и политотдел поняли, что летчик мог бы на взлете разбиться. Майора Каштанкина перевели в 7-й гвардейский полк, и там он при атаке был подбит и врезался в корабль. Герой Советского Союза, майор Каштанкин, звание присвоено посмертно. Вот так, святых-то не бывает. Все люди со всеми своими недостатками.

Теперь о вылете на штурмовку аэродрома Ракквере. Обстановка была… Ну такая: эйфория, радость… Потому что освободили Ленинград, нам вроде все теперь позволено… Я так думал.

За пару часов до этого вылетала шестерка, которую повел Петр Максюта, мой друг, вернулась, не отработав по цели. Погода была: грозовые кучевые облака, хоть и зимой… Не смогли пробиться сквозь эти облака на аэродром Ракквере.

Акаев взял к себе майора Реутова, командира эскадрильи, ведомым. Вылетели, все полетели, вернулся один Максюта. Начальство полка во главе с командиром исчезли. Потом говорили мне, что майор Реутов остался живой. Еще Володька, грузин, командир звена, забыл его фамилию, вернулся из плена. Он рассказал, как они попали в плен, как бежали по снегу, как за

ними айзаки, фашисты эстонские гнались. Стрелок начал отстреливаться из пистолета, ну что пистолет… его застрелили. А Володька в плен попал. А как шел воздушный бой, неизвестно. Я так предполагаю, что облака мешали строю защищать друг друга. А немцы над своим аэродромом, видимо, ждали…

Я не уверен, в тот ли вылет не вернулся еврейский экипаж командира эскадрильи Балицкого. Балицкий такой седой, уже пожилой, а нос у него не характерный – курносый. Стрелка фамилию я не помню, но внешность у него была характерная.

Потом, когда они оба вернулись из плена, то рассказывали, как выкручивались на допросах:

– Ну, я русский, что не видите, нос курносый.

– А ты кто такой?

– Что, не видите, у меня нос армянский – я армянин.

И все обошлось…[18]

Дальше война продолжалась. Мы переселились в Копорье. Ходим по Копорью, осматриваем крепость, стены толстенные, башня огромная круглая. Следы немцев – бутылки разные, мусор… Ну, ходили, ходили, подходит ко мне один летчик, старше меня лет, наверное, на десять:

– Ты Батя?

Я говорю:

– Да.

– Слушай, меня назначили командиром первой эскадрильи – там погиб командир. Хочешь у меня заместителем быть?

– А что, хочу. А что делать?

– Я сейчас иду в штаб оформлять документы, ты у меня будешь заместителем. С Дальнего Востока пришло шесть или семь летчиков, младших лейтенантов. Все с Батайского училища. Ты их прими вместо меня, покажи койки, где они разместятся.

Я пришел: стоят ребята, в шинелях, в шапках, в морской форме, все в ботиночках, с чемоданчиками. Я говорю:

– Слушайте, ребята. Поздравляю вас с прибытием на фронт, желаю вам успехов. Вы будете в нашей эскадрилье. Давайте к делу. Командир эскадрильи старший лейтенант Третьяков приказал мне разместить вас в кубрики для летного состава. Проходите. Товарищ лейтенант, ведите свою команду.

Лейтенант – парнишка молодой, синеглазый, низенького роста. Заходим.

– Эта койка три дня назад была старшего лейтенанта, командира звена. Теперь – пустая. Дальше, вы, пожалуйста. Возле окна будете. Здесь был штурман звена, три дня назад погиб.

И я так всех погибших перечислил… Тут зашел Третьяков:

– Что ты наделал? Ты же их перепугал! Я, – говорит, – на тебя

надеялся.

Мне неудобно. Но прошло…

Третьяков говорит:

– Ты разбираешься в морской тактике, а я не разбираюсь, я же гражданский летчик. – Он говорит так, притворяется. – Так ты им расскажи, какие силы у нас, какое соотношение сил. Ну и про свой опыт какой-нибудь. Про первый вылет, второй вылет, третий. Ну, расскажи, как ты там крутишься. Давай выполняй.

Ну, я им рассказал все, о чем упомянул командир:

– …Я сделал ошибку. Когда я с фотоаппаратом шел сзади, то потерял скорость. Поднялся вверх, скорости нет, надо маневрировать, а я не могу. Потому зенитка и попала. Я всегда держал скорость двести семьдесят километров в час. Экономичный режим. Это неправильно. Надо больше держать – вдруг истребитель вскочит сзади, так надо скорость больше иметь. А как же вы будете держать скорость? Вы же обгоните все самолеты! Значит, надо маневрировать, увеличить дистанцию между самолетами. Тогда у вас всегда будет скорость пристроиться к своим, чтобы не отстать. Учтите мой горький опыт…

Оказывается, сзади Третьяков стоит:

– Нормально, молодец. Давай продолжай дальше в таком духе, да.

А через день-два были уже боевые вылеты на море. На море лед плавает, но минные заградители ставят мины. Их можно узнать по скошенной корме. Я полетел и сразу потерял двоих. Сели на лед, и на моих глазах мгновенно утонули. Полеты продолжаются, но меня оставили для какого-то задания. А молодые летчики, что с Тихого океана прибыли, полетели. Прилетают они, синеглазенький мне докладывает:

– Товарищ лейтенант. Докладываю. Выскочил немецкий истребитель, а у меня пушки 37-миллиметровые. И я нажал кнопку, «ду-ду-ду…» – и он развалился…

– Хорошо, товарищ лейтенант, я вас поздравляю. Ну а о том, как это получилось, вы на разборе полетов выступите.

Так я ему говорю. Он радостный такой, сияют глаза. А я думаю, что-то я недоделал. Чепуха какая-то. Кто молодому подсунул самолет с такими тяжелыми пушками? Ему же трудно управлять. Триста двадцать килограммов лишнего веса…[19]

Быть заместителем командира эскадрильи – новое дело для меня, командир гоняет меня: «Туда иди, там проверь, там самолеты прими, там вызови инженера, там еще что-то такое». Он на меня все накладывает и накладывает…

Через несколько дней этот молоденький летчик погиб на

самолете с большими пушками. Я сейчас забыл его фамилию. А он был единственный сын знаменитого в Первую мировую войну боевого летчика. В 35-м полку разбился на аэродроме Кёрстово и погиб и единственный сын летчика Бабушкина, в честь которого названа станция метро.

– Что вы о них можете сказать, об «Илах» с 37-миллиметровыми пушками?

– Похоже на то, что наши начали выпускать с 37-миллиметровыми пушками чуть-чуть с опозданием. Поэтому спешили. Эта пушка могла пробивать верхнюю броню танков. Когда пришли самолеты с этими пушками, я полетел опробовать оружие… Я ведущий, сзади летчики мои идут. Вижу корабли противника. Зашел и «ду-ду…». Самолет даже останавливается, меня шатает, прижимает к креслу. Хорошо. Но это если очередь короткая и пушки хорошо отрегулированы и стреляют одновременно. Когда длинная очередь, то тросы расслабляются и пушки бьют не синхронно. В этом случае нагрузки на самолет такие, что он может разрушиться. Молодому летчику стрелять нужно только короткими очередями[20].

Что дальше? Все то же – война! Летом 1944 года война в основном была на южном берегу Финского залива, где мы били группировку мелких кораблей, тральщиков, катеров… Наше дело штурмовать. День за днем, день за днем. Много ходили бомбить Мерикюле. И там я чуть не залетел, чуть не ошибся. Командир полка… Я должен тебе про командира 35-го полка рассказать. Кузьмин Василий Петрович… Тебе это ничего не говорит?

Это ничего не говорило и командующему флотом адмиралу Трибуцу. И он ни разу в своих воспоминаниях в книге «Балтийцы сражаются» моего командира, прекрасного ленинградца, бывшего комиссара 7-го гвардейского полка Василия Петровича Кузьмина не упомянул, хотя меня почему-то упомянул три раза. Командира полка. Было, значит, что-то.

Кузьмин замполитом летал первый месяц войны в Финские шхеры. И описывал особенности поиска там катеров. Даже рукопись у него была. Я читал ее. Он говорил:

– Хочу воевать. Хочу водить эскадрилью в бой. А бумаги писать и стенгазеты выпускать, это и без меня найдутся.

Его перевели с понижением, командиром эскадрильи в 7-й гвардейский полк. Он их водил в бой. Потом переводят с 7-го полка, командиром 35-го полка.

Он любил летать с нашей первой эскадрильей, командиром которой был Третьяков, а я – заместитель. Ему нравилось с нами летать. И вот один раз меня взял он заместителем, повел весь

полк – около тридцати самолетов. Я с ним рядом слева лечу. Он ведет на мелкие корабли, а я смотрю, под берегом стоят большие корабли транспорта… Я по радио:

– Давай туда стрелять. Ты куда прешь?.. – И далее «неразборчиво»…

А он летит по заданию. И мы летим, и я за ним лечу. Он пикирует, я пикирую. Мы с ним стреляем, бросаем бомбы. Разворачиваемся влево и идем вдоль берега. Пролетаем мимо больших транспортных кораблей, которые я видел перед атакой. И тут я перепугался, думаю: боже мой, что бы я наделал, если бы вдруг командир перенацелился. Немцы вытащили на берег пустые коробки транспортов. Ватерлиния на высоте пяти-семи метров, то есть они пустые, на пляж их почти вытащили. А рядом в двухстах метрах под кустами стоят десятки пушек, ждут, что мы будем атаковать, чтобы стрелять. Боже, куда бы я завел, что бы получилось… Ну, командир молчит, ничего не говорит. И на разборе полетов про меня промолчал…

Под новый, 1945 год полк перебазировался с аэродрома Пярну на аэродром Кагул на острове Сааремаа, с которого в 1941-м летали на Берлин летчики 1-го минноторпедного полка.

В канун Нового года я был в отпуске. Иду по Ленинграду и встречаю шофера командира полка подполковника Кузьмина. К этому времени Кузьмина перевели командиром 8-го гвардейского полка в 11-ю дивизию, которую перекинули на Балтику с Черного моря, когда там война закончилась. А водитель у Кузьмина летал за стрелка. На земле водитель, но и за стрелка летал. Он говорит:

– Командир здесь, приходи, Новый год сегодня.

Я вез целый чемодан огромных яблок. Пришли в гости. Жена Кузьмина меня знала, поскольку работала в библиотеке на аэродроме в Кёрстово. Командир встречает:

– Привет!

Новый год встречаем. В Ленинград начали завозить продукты, уже голода нет. На столе были мандарины, винограда одну или две вазы поставили, мои яблоки тоже к месту пришлись. Сидим, за победу чокаемся. А Василий Петрович откинулся на диван, а я рядом стою. И говорит:

– Слушай, ты думаешь, я не знаю, кто меня тогда крыл матом по радио?

Это же скандал! Летчик, почти рядовой, командира полка…

– Я-то знаю, что это ты. Я слышал, что тебе представление на Героя отменили. Не переживай. Пошлют второй раз и звание Героя присвоят, ты не беспокойся.

Выяснилось, что отменили не только мне, но и Никитину Коле. Он с кем-то там подрался, а я его поддержал. Отменил

замполит, Маловичка, который никогда не летал. Все молча сделал, ни слова не сказал, не пояснил, в чем мы провинились.

Был у нас с Кузьминым такой вылет. На северной стороне Чудского озера находится населенный пункт Раннапунгерия. Мы летим, глядим, а под берегом у этой деревушки какой-то кораблик дымит. Мы заходим осторожно. Кузьмин не пикирует. Разворачиваемся, опять круг делаем. Обычно корабли плавали посредине озера, а тут под берегом. Странно. Смотрим, а на берегу стоят пушки. Это, оказывается, из бревен плот сделан, на нем стоит бочка и подожжен какой-то мазут, и потому дымит. Приманка! Мы пошли на другую цель, на середину. Там все что хочешь найдешь.

С приманкой мы встречались еще в Рижском заливе. Там стоял подбитый немецкий транспорт, уже никому не нужный, а мы не разобрались и с разгона его атаковали, снесли реактивными снарядами все палубные надстройки.

– Ваш полк участвовал в штурмовке Моонзундских островов?

– А как же! Штурмовали корабли на острове Абрука, южнее Сааремаа.

– Что вы можете сказать о прикрытии истребителями?

– В начале войны, даже вплоть до 1943 года, массированных налетов с охраной истребителями было мало. Летали малыми группами, под прикрытием небольшого количества истребителей. Трудно им было охранять штурмовики. Сначала нас прикрывали Як-7Б. Под конец войны, зимой 1945 года, появились Як-3. Легчайший самолет, простой в пилотировании. Запросто заходил в хвост немецким самолетам, которые в основном были тяжелее. Но кроме техники, важно, кто управляет самолетами.

Летчики, которые не имели понятия, что такое воевать, попадались. Бывали и просто случайные. Но в основном лучшие люди шли в авиацию, охотники рисковать жизнью. Товарищ Сталин, Иосиф Виссарионович, сказал:

– Летчик – это концентрированная воля, характер, умение идти на риск.

Тонущий транспорт. 6 км зап. Мемель, 20.11.44

Выдающийся летчик, например, Михаил Васильевич Авдеев. Мы с ним летали после войны, хулиганили…

Получили новые штурмовики, Ил-10. Они были неудачные, опытные летчики-штурмовики говорили, что хороший самолет, зализанный, даже шумовая изоляция была, и мотор больше, и все отлично, но почему-то пули в радиатор попадали чаще, чем на старом самолете Ил-2.[21]

– Что вы помните о налете на Хаара-лахт двенадцатого или четырнадцатого сентября 1944 года?

– Было несколько вылетов. Летали туда мы несколько раз, вся дивизия летала, не только полк. Когда дивизия летала, то с нами первым летел 7-й гвардейский полк, а за ним 35-й. Эти массированные налеты практиковались летом 1944 года. Помню, меня поставили в последнюю эскадрилью. Значит, если немцы будут догонять, бить будут первым меня. Поэтому я набрал высоту на полкилометра больше. Смотрю, начинают наши атаку. Я захожу на берег, на вражескую территорию на высоте – в меня трудно попасть. Разгоняю скорость на пикировании и проскакиваю чуть не до середины Финского залива. А там есть надежда, что немцы побоятся меня догонять. Вот такой расчет. Заметно было, что я такие номера откалываю. Я и не скрывал. Потом через много лет Володька Орлов, уже инженер-полковник, подходит ко мне на улице в Москве:

– Привет! – говорит. – Слушай, как ты живешь?

Ну, я говорю:

– А ты как?

– Я в штабе работаю.

– Слушай, а помнишь, как мы чуть не столкнулись. Твой последний с моим последним. Потому что ты под углом.

Да, чуть не столкнулись… Покойный Володя боевой штурмовик 7-го полка, хороший толковый парень был.

– Расскажите, что вы помните о налетах на Финляндию?

– Вылетов на Финляндию у меня было всего два. Первый раз мы вылетели с Третьяковым. Он опытный, и старше на 9 или 10 лет, но раньше был истребителем. На штурмовиках он летал мало, и тут ему дали первое самостоятельное задание. Он меня берет, как своего заместителя, ведомым. Мы взлетели с аэродрома Гора-Валдай, вылетаем на Финский залив. Пролетаем между Кронштадтом и Шепелевским маяком и летим на Финляндию. Справа у нас остается Выборгский архипелаг, острова. А слева Финский залив. Там на мысу, по данным разведки, стоит дальнобойная батарея, которую нам поручено атаковать.

Удар по немецкой БДБ 21.10.1944

Третьяков точно выходит на цель, ну это и дураку доступно – она там, где мыс. Идем, вдруг я увидел – спереди идет в лоб нам самолет, говорю: «Самолет!»

И мы сразу стреляем. С пушек и с пулемета, сразу восемь трасс, мои и его. Этот самолет сразу «бульк» вниз и исчез. Мы атакуем эту батарею с планирования. Потом мы разворачиваемся, нас заносит на территорию противника, еще раз заходим.

Спокойно вернулись назад.

Второй налет на Финляндию был странный. Мы с Ладновым Игорем уже садились на санитарный «кукурузник», чтобы лететь с Гора-Валдая в Ленинград, на Комендантский аэродром. Туда пригнали новые самолеты, и нужно было их облетать. Почему я взял с собой Игоря? Потому что у него в Ленинграде родственники, переночуем у них, утром облетаем самолеты и прилетим домой.

Но тут говорят, что самолеты немецкие летают. Сидим, ждем, вдруг к нам подходит матрос дежурный:

– Товарищ лейтенант, вас вызывают в штаб полка.

Я прихожу в штаб полка, мне говорят:

– Веди третью эскадрилью в бой. Кроме тебя, ведущих нет.

Я не любил такие экспромты, страшно не любил. С кем лечу? Кто? А кто у меня заместитель будет? Я назначаю Ивана Гаврилова заместителем, я его более-менее знал. Остальных летчиков вообще не знал и вообще не видел. И мы взлетаем, шестеркой. Надо лететь в Финские шхеры. Там между островов где-то четыре сторожевых корабля. А сторожевые корабли, это не катер какой-нибудь, это серьезное дело. И действительно, разведка точную информацию дала – в самом деле четыре СКР идут в строю «кильватер» между островами. И я завожу группу в атаку, ребята идут за мной, стреляют. Стрелок у меня тоже не мой. Требую от него докладывать о поведении группы. Все нормально – идут за мной, все атакуют…

Атаковали, разворачиваемся, чтобы вторую атаку сделать. Смотрю: один самолет не пикирует, а бросает бомбы с горизонтального полета, прямо вдоль этих кораблей. Я присмотрелся, запомнил номер самолета. И тут случается странная вещь, мы развернулись, чтобы уходить домой, и тут истребитель, наш «Як», сваливается прямо перед моим носом. Проваливается вниз и выходит на горку, а за ним «Фокке-Вульф»! Сам лезет мне в прицел.

Как только наш «Як» вышел из прицела, я ногой только направление поправил и дал длинную очередь по немцу с расстояния сто метров, не дальше. И немец начинает распадаться на куски и упал на воду. Вот такой был случай запоминающийся.

Удар по острову Соммерс 23.07.1944

– А премию за сбитый самолет вы получили?

– Нет. Почему? Я вел эскадрилью, в которой ведущего не было, а был бардак. Я привел группу домой, все целые вроде, все нормально. Пришел на стоянку, к летчикам. И хочу разобраться, почему один летчик не пикировал, а летел над кораблями и бросал бомбы с горизонтального полета. Я хочу его потрясти:

– Что ты делал? Почему?

Но тут шум, гам, порядка никакого нет. Кто-то кричит:

– Ура! Мы сбили! Мы потопили!

А я уже не ведущий. Они видели, что был сбит самолет. Все кричат: «Мы сбили». А я вроде как ни при чем. Я же в чужой эскадрилье.

Мне никто не докладывает, все поперли к майору Конькову, адъютанту их эскадрильи. Он там что-то записывает, про меня уже забыли и затолкали даже. И тут мне говорят:

– Обстановка в воздухе нормальная – разрешение дали вылетать в Ленинград на аэродром Комендантский.

Я сел в самолет, полетели, сели на Комендантский аэродром, мы с Игорем облетали два самолета. Все хорошо. Потом поехали к родственникам Игоря, там перекусили – нам дали бортпаек. Переночевали. Родственники Игоря рассказывали, как они жили в Ленинграде, потому что, когда объявили войну, кто-то из них сообразил, побежал в продуктовый магазин и купил фанерный ящик карамели. На второй день перегнали самолеты домой…

– Сколько бомб возили?

– Штурмовик Ил-2 при моторе тысяча шестьсот лошадиных сил брал РСы, пушки, пулеметы и шестьсот килограммов бомб с перегрузкой. Обычно брали четыреста.

– Как Вы целились при бомбометании?

– Я листал документы в архиве. В начале войны маршалом авиации Лактионовым была подписана инструкция по прицеливанию самолета Ил-2 «Семь методов прицеливания». И все чепуха. Ну не успели даже отработать методику прицеливания, как началась война. Поставили новый коллиматорный прицел, чепуховский, дурацкий. На вынужденной посадке, когда самолет ударяется в препятствие, то сразу бьешься мордой в прицел – он прямо перед тобой стоит. Перешли на ВВ-1. [22]

«Визир Васильева – «ВВ-1»: На моторе стоит стержень с кольцом величиной в три копейки. И на бронестекле перекрестие. Надо совместить мушку, которая на конце мотора перед винтом, и здесь перед носом. И тогда стрелять.[23]

Бомбоштурмовой удар Ил-2 по транспорту, район мыса Хейла, 8.04.1945

– То есть вы считаете, что прицел «ВВ-1» был лучше коллиматорного?

– Он трудней был, но точней. Если им овладеть, то можно точнее бить. Разные методы прицеливания при бомбометании были. Эффективным было топ-мачтовое бомбометание. Я владел всеми методами.

– Как у вас было с кормежкой?

– А сейчас тебе скажу. Значит, когда меня сбили 15 августа 1943 года, меня взвешивали. При росте сто семьдесят пять сантиметров у меня был вес пятьдесят пять килограммов. Но это не значит, что меня плохо кормили, но все-таки двадцать килограммов – это нехватка большая. А уже в 1944 году кормили отлично. И даже в окруженном Ленинграде два раза давали нам жареного угря.

– А как было с культурной жизнью? Концерты? К вам приезжали артисты?

– Да, конечно. Даже Поль Робсон, знаменитый американский бас, на аэродроме в Кёрстове выступал.

«О-о-о… мой беби.
Мой нежный черный беби.
А-ла-ла-ла-ла-ла…
А-ла-ла-ла…
А-ла-ла-ла-ла…
А-а-а…»

Были и другие концерты, приезжали участники самодеятельности эстонского корпуса. Своей собственной самодеятельности мало было, некогда – все в основном заняты боевой работой…

– А фильмы?

– Фильмы, конечно, были. Но в основном я смотрел кино не на фронте, а в госпитале, после ранения. А в полку я отвечал за патефон. Мне замполит поручил. Это было перед отправкой на фронт на аэродроме Богослово, где мы тренировались. Три или четыре летчика погибли там в учебных полетах.[24]

А потом кто-то разбил пластинку, и замполит объявил мне выговор. А когда его послали в другую часть, он забыл с меня выговор снять, поэтому с меня, Героя Советского Союза, сняли выговор по случаю расформирования 35-го полка, вот так.

И еще мы в Мариинском театре на каком-то спектакле были один раз. Спектакль идет, а тут бомбы рваться начали, снаряды. Воздушная тревога. Вышли в бомбоубежище. После спектакля

выходим и видим: возле библиотеки Салтыкова-Щедрина два обгоревших трамвайных вагона, трупы валяются. После ранения я попал в дом отдыха, в Бернгардовку. Ну, там танцы, музыка.

– Когда был ваш последний боевой вылет в войну?

– Это было в январе 1945 года, на острове Эзель. Я некоторое время не летал, у меня был перерыв. В отпуск меня послали, потому что погиб мой самолет, цельнометаллический, облегченный штурмовик. Назывался – «тяжелый истребитель». Этот самолет мне пригнал на Гора-Валдайский аэродром мой инструктор Яков Данилович Форостенко, после войны – заслуженный тренер, установил два рекорда мира.[25]

Эти Ил-2 были выпущены малой серией под названием – «тяжелый истребитель». Цельнометаллический, со скошенными стреловидными крыльями.[26]

Все знали в полку, что я никому не даю свой самолет. Но тут подходит Коля Никитин. На нас первых в полку посылали представление на Героя.

– Батя, дай самолет, нужно на топ-мачтовые бомбометания идти.

Я говорю:

– Бери. Только тебе даю, больше никому не дам.

Он вернулся из полета и говорит:

– Больше не давай мне этот самолет. Он переворачивается. Не успел взлететь, как он уже норовит упасть. Легкий, неустойчивый, вертлявый.

А тут я гриппом заболел, и полковой врач об этом сказал командиру полка, и тот отправил меня отдыхать. А в это время команда на вылет. Игорь Ладнов, с которым мы в Ленинград летали, давно крутился около моего самолета. Он упросил командира эскадрильи на нем полететь. Полетел и погиб. Сбили его…[27]

А тут как раз адмирал приехал на аэродром, и отправил он меня в отпуск. А отпуск оказался такой: я узнал, что шесть моих двоюродных братьев уже погибли на фронте… Настроение такое… Возвращаюсь из отпуска, прилетаю на остров Эзель. Командир говорит:

– Тебе разведывательный полет: поиски подводных лодок. Ищите в Ирбенском проливе, между Курляндским полуостровом и полуостровом Церель.

И мы полетели искать. Я и командир звена Серафим Урывин, хакас по национальности, старше меня лет на десять, толковый парень, больше меня летал. Он до войны был пограничником, потом был инструктором.

Летали мы, летали, пора возвращаться, и тут я прозевал снежный снаряд, и он накрывает остров снегом. Урывин успел проскочить и сел. А я прозевал… Горючего у меня осталось всего на несколько минут. На второй круг нельзя идти. Я прыгнул выше заряда. Из него торчит вышка – ее я узнал, рядом мне известный поселок. А в другом поселке, Ифелькона, были две церкви, у одной крест, у другой петушок вверху. Я по ним ориентируюсь. Возле этого креста снижаюсь и километров пятнадцать я лечу буквально по кустам на аэродром. Там на острове Эзель на вынужденную не сядешь – валуны кругом, обязательно наткнешься на валун и убьешься. Так убился при посадке мой ведомый летчик, Ян Борин, красивый парень, баянист…[28]

Что делать? Вдруг справа мелькнуло крыло мельницы. На аэродроме Кагул, на окраине была мельница. И тут из тумана летят на меня зеленые ракеты, направление посадки показывают. Я снижаюсь, не знаю, сколько осталось – десять метров или пять. Проходит одна секунда, вторая, третья… Жму на тормоза, но лечу… И вдруг тормоза заработали – зацепился за землю. Я выключаю мотор и останавливаюсь. Вообще не видел земли! Только ракеты видел. Вылезаю из самолета ошалевший… И оказывается, остановился недалеко от стоянки самолетов!

Тут ко мне подходят Суслин и Третьяков, командир полка и командир эскадрильи. Подходят вплотную и хором говорят:

– Такой посадки второй раз у летчика не бывает.

Потом добавили:

– Иди в общежитие, гуляй. И на аэродроме не появляйся…

День гуляю, два. В бане такую жару устроили, что довели старого писаря полка до того, что он выполз из бани и стал лизать лед на пороге… Потом гуляю еще четыре дня…

Решили, наверное, меня поберечь, и появился приказ командующего авиации Самохина – меня отправили на Высшие офицерские курсы.

Вот такой был мой последний вылет.

– Как вы узнали о том, что закончилась война?

– Я приехал в Моздок на курсы. И тут 6 марта Указом Президиума Верховного Совета группе морских летчиков, и мне в том числе, присвоили звание Героя Советского Союза.

Собралась группа: Гриб был, по-моему, Стрельников и я. Поехали в Москву, получать золотые звезды. А возвращаться в Моздок я решил через Полтавщину, к матери заехать.

Добирался с трудом, автобусы ведь не ходили… Приехал, мать меня встретила. Сосед зашел, дед – Иван Павлович Батиевский. Хороший человек, сирот воспитывал. У него детей

своих не было, двух сирот голодающих взял к себе. Посидели, чай попили, я лег спать, а утром дед меня дергает за ногу:

– Вставай! Победа!

Я выхожу, одеваюсь, иду в центр на базарную площадь. Село большое, старинное, очень разбросанное, войной почти все уничтоженное. Когда я пришел, трибуну уже сколотили, толпа народа, плачут все… Война кончилась, а все плачут. Тут мой дед родной стоит. Из шести братьев пятеро погибли, а про шестого ничего не известно. А сейчас в этом селе в три раза меньше населения, чем было в День Победы. А ведь тогда еще не вернулась угнанная в Германию молодежь, и солдаты еще не вернулись с войны. Вот такое там положение сейчас…

Ну, я выступил, сказал. Сел на поезд и поехал опять на Высшие штурманские курсы. Мы думали, с курсов полетим воевать в Японию. А пока мы на этих курсах были, японская война тоже кончилась…

– После расформирования 35-го полка вы попали в 7-й гвардейский. Сколько вы служили в 7-м гвардейском?

– А бог его знает. Ты что думаешь, я все помню? Год, наверное, 1947 год. Выстроили полк, Вася Спиров, начальник оперативного отдела штаба, вынес знамя. Но ветеранам никому не дали попрощаться со знаменем. Я был возмущен:

– Вы не дали попрощаться со знаменем, а я проливал кровь за него – два раза раненный был…

И это свои же люди сделали…

– Расскажите о ночных вылетах.

– Первая эскадрилья 35-го полка начиная с 1944 года начала функционировать как ночная эскадрилья. Первый тренировочный вылет ночью сделал командир полка, бывший комиссар 7-го полка Кузьмин Василий Петрович. Он был инициатором ночных полетов. Он еще в 1942 году в лунные ночи на одноместном штурмовике летал на Финские шхеры, искал там катера. И тогда же он написал документ о своем опыте ночных опытов.

Командир эскадрильи Третьяков

В 1944 году он встретился с любителем ночных полетов старшим лейтенантом Третьяковым Петром Антоновичем, только прибывшим в полк. И Кузьмин с Третьяковым первые взлетели ночью на двухместном самолете Ил-2.

Вторым должен был лететь я. Потренировались на учебном УТ-2, а после этого на боевом УИл-2. Ильюшин создал самолет для поля боя, а не для полетов ночью. Ночью выхлопы АМ-38 слепят с двух сторон. Но наши инженеры эскадрильи так регулировали мотор, что при взлете не ослепило… но все равно трудно. Пытались и очки сделать, чтоб не слепили пушки слева и

справа при стрельбе. Тоже не очень получалось. Ночью плохо виден был прицел. Но все равно начали учиться летать ночью. Но немец увидел прожектора и пробомбил аэродром. Я шел, чтобы сесть в самолет, а в этот момент началась бомбежка. Я упал на насыпь, бомбы рвались по ту сторону насыпи. Полет у меня не получился. В следующую ночь мы летали уже без прожекторов. Потом мы ночью летали в бой.

Оказалось, что в лунную ночь можно бить реактивными снарядами из пушек и пулеметов точно в прицел, только надо заходить по лунной дорожке. Я один раз увидел подводную лодку, но высота маленькая была и дистанция. Проскочил. Пока развернулся, она уже нырнула в воду.

На второй день тоже я искал подводные лодки. Нашел, но побоялся зацепиться за воду, не успел ракеты сбросить и бомбы. Опять упустил.

Встречались нам и «удильщики» – истребители с фарами.

Сергей Мишин первым обнаружил, как красиво взрывается реактивный снаряд, когда ночью попадает в корабль. Фейерверк, огненные трассы такие красивые. А потом у меня тоже были такие пару случаев. Главная задача – не дать морякам, что охраняли минную позицию, спать. Но наступает день, и наша эскадрилья так же летает на задания, как и две другие. Прошло достаточное количество дней. Летчики-то еще спали, а техники готовили самолеты на ночные полеты и на дневные, никакого перерыва им не было, они не спали. Третьяков мне сказал:

– Это катастрофа…

И пошел в штаб. Доложил.

– Ночью в армейской авиации летали?

– Не надо было. Не было нужды. Опыт применения штурмовиков ночью очень небольшой. На Черном море, по приказу высшего командования, надо было бомбить летное поле и штурмовать аэродром Туапсе. Подготовили летчиков с двух полков. Несколько летчиков сделали два полета, и все.

Рассказывал мне про это Борис Михайлович Морозов, командир эскадрильи с 8-го гвардейского полка Черноморской авиации. Он летал туда.

Еще случай описал в книге «В военном воздухе суровом» Герой Советского Союза Емельяненко Василий Борисович. Штурман 7-го гвардейского полка, армейского, не морского, захотел полетать ночью. Взлетел, кружился, кружился, кружился, кружился и, наконец, сел и говорит:

– Ребята, невозможно сесть. Потому что ослепляют выхлопы мотора.

На этом все. Единственная эскадрилья, которая сделала около сорока вылетов боевых и около восьмидесяти и больше вылетов учебных, – это наша.

– Вы говорите, что первая эскадрилья совершила восемьдесят учебных ночных вылетов и сорок боевых?

– Примерно восемьдесят, не меньше, потому что надо же провозить, показывать, как садиться. И не раз…

– И лично у вас более двенадцати ночных вылетов?

– У меня ночью боевых вылетов двенадцать. А у Семишина тринадцать. У других ребят чуть поменьше. Там были такие летчики очень опытные, старше меня на девять лет, Симихин, Урывин, Харламов – это был рекордсмен по высотным прыжкам ночью с самолетов… Поповский, командир звена. В последнем вылете мы с двух сторон атаковали ночью группу кораблей. Мы прилетаем, о том, что чуть не столкнулись, честно доложили. Нам говорят:

– Командующий запретил ночные полеты, в это время в другом полку тренировались летать ночью, один летчик врезался в щит, потому что при учебном полете ослепил себя стрельбой из пушек.

Так ночная эскадрилья кончилась. Командующий, Самохин Михаил Иванович, закрыл ночные полеты. А у меня уже были все бумаги, чтобы вмонтировать в самолеты авиагоризонт. Мы были готовы не только получать авиагоризонты, уже был договор со штурманом дивизии полковником Клоковым, что нам дадут светящуюся бомбу на парашюте. Один бросит на парашюте бомбу, она висит в воздухе и освещает. А мы со стороны темной должны их атаковать. Были такие планы большие. Но приказ есть приказ. И все прекратилось.

– Вот фотография. Аэродром Кёрстово, 1944 год, командиру 12-го ИАП Волочневу вручают правительственную награду.

Вообще-то его не Волочнев называли, а Волочнев Валентин Васильевич. Не знаю, что про него и сказать. Я знаю, что он прибыл на фронт не в начале войны. В первом вылете «присел»… Ребята, кто уже повоевал, рассказывали, что после первого своего вылета он рассказывал свои впечатления так:

– Одни кресты кругом, наших не видно, кругом одни кресты…

– Поговорим о летчиках. Романов был командиром

эскадрильи?

– Не просто командир эскадрильи. Старший лейтенант Романов командовал эскадрильей штурмовиков 7-го гвардейского полка на острове Сейскар. Остров этот узкий и маленький. С аэродрома истребители кое-как взлетали, а для штурмовиков он был маловат, хотя полосу удлинили. Трудно было удержаться на таком аэродроме, чтобы не выкатиться. Про это сочинили песню на мотив песни из кинофильма «Заключенные», или «Аристократы». Был такой фильм то ли до войны, то ли во время… Там девушка-наркоманка поет, как она погубила свою жизнь, что «кокаином серебряной пылью, все дороги пути замело». Наркотой.

Эту песню, сочиненную летчиками, я помню:

Порулили на старт самолеты,
Дан приказ им в Сескар улетать,
Надоели мне эти полеты,
Ах, по век бы вас не видать…
Перебиты, поломаны крылья,
Дикой болью всю душу свело,
А в кустах белоснежною пылью,
Две кабины совсем занесло…

При странных обстоятельствах погиб мой командир звена старший лейтенант Юшкевич, ленинградец. Он взлетел, взлетел он со странным стрелком из другого полка. Зачем, почему непонятно. Не то штрафник… Они взлетели, и что-то случилось с мотором, и Юшкевич сел рядом с островом. Там, где взлетел, там и сел самолет в воду. Там мелко было, и кабина, и верхняя часть хвоста самолета видны были. Никто из самолета не выскочил. Ни летчик, ни этот стрелок, который был лейтенант с орденом Боевого Красного Знамени. У этого лейтенанта в задней кабине, когда его обнаружили, оказалась пуля в голове. Похоже, что он застрелился… Что за трагедия, так и непонятно[29].

Возможно, трагедия с Юшкевичем началась раньше. Он промазал на линии фронта и высыпал зажигательные ампулы по нашей линии фронта. Несколько солдат пострадали от этой зажигательной смеси. Это он переживал…

– Столярский…

– Кирилл, он же Икар, Столярский мне лично рассказывал, поскольку я одно время был у него заместителем эскадрильи, на реактивных истребителях.

Они зимой, на 1944 год, точно дату не скажу, перехватили

бомбовозы. Немцы послали бомбардировщики, наши радиолокаторы засекли их, и истребители вылетели навстречу и встретили немецкие бомбардировщики на занятой немцами территории. Начали атаковать, бой воздушный был с немецкими истребителями, и Кирилла подбили, подстрелили еще Вальку Поскрякова. Но Валька Поскряков по льду ушел…

Они воевали над Чудским озером, примерно где было Ледовое побоище, где Александр Невский разгромил псов-рыцарей. Над этим местом бой был. Я тоже над этим местом летал потом. Даже под водой видел этот Вороний камень, с которого, говорят, Александр Невский наблюдал за боем…

Кирилл Столярский совершил вынужденную посадку. Где он находится, непонятно. До берега дошел. Идет по лесу, кто-то кричит на немецком:

– Хенде хох!

Кирилл говорит, я, мол, схватился за пистолет, а оттуда другой голос раздается:

– Мать-перемать, он еще за пистолет хватается.

Его окружают, оказывается, партизаны наши. Это там, в Псковской области, на Чудском озере. И командир подходит:

– Парень, тебе повезло, мы только вчера выбили из этого леса немца.

Партизаны ему дали подтверждение, что сбили шесть немецких самолетов. Он говорит:

– Слушай, у меня папа генерал, вы как-нибудь меня отправьте через линию фронта.

А у Кирилла куртка кожаная была, такая, благородная, папина куртка, генеральская. Отец его, Станислав Столярский, на фронт сына отправил: «Знаешь что, ты давай воюй. А то будут говорить, что сын генерала не пошел на фронт».

И он пошел на фронт. Партизаны все поняли, связались с начальством. И через несколько дней переправили его через линию фронта. Он является в свой полк. Ему показывают газету. Командующий награждает орденами Александра Невского. Поскольку летчики воевали над местом Ледового побоища, то в честь этого награждаем орденом Александра Невского таких-то летчиков. А его не включили. Он воевал с ними вместе, его сбили, а его нет в списках. Кирилл говорит мне:

– У меня, – говорит, – подбородок затрясся от обиды, меня забыли. Беру справку от партизан, там написано, что шесть самолетов сбито.

В общем, партизаны видели больше сбитых самолетов, чем летчики. Они же наблюдали-то с земли.

– Я психанул, взял, порвал эту бумажку, к чертовой матери.

Вот такой случай с Кириллом Столярским был. А он не задавался, не задирал нос, ничего, что там сын генерала.

На войне всякое бывало, вот, к примеру, моего ведомого Ивана Попова судили и послали в штрафную роту. Он меня в метель бросил. За это отслужил в штрафном батальоне, получил медаль и орден. А потом через много лет оказалось, что он хороший парень и не виноват – просто плохо видел. После войны в Гатчинском архиве читаю приказ командующего Жаворонкова, там примерно так: «Лейтенанта Попова, ввиду отсутствия летных качеств, от летной работы и обучения летного состава отстранить».

Оказывается, он выучил всю таблицу для проверки зрения, все буквы. А когда порядок букв поменяли, его разоблачили. У него глаза плохо видели. И вот когда он воевал в штрафной роте, на его глазах садится самолет: кок винта белый, красные цифры на фюзеляже… Это же его, наша эскадрилья. Он увидел, побежал к самолету…

В этот вылет я группу водил. В воздушном бою истребитель Иван Гатальский отогнал и разошелся с двумя немецкими самолетами. Постреляли друг в друга – «ду-ду-ду…» и разошлись. А один немец все же развернулся и пальнул по нашему последнему самолету. А в нем летел Воронов, ветеран полка, его тяжело ранило, и он еще сорок километров тянул до берега Чудского озера. Долетел и сел, но стрелок был уже мертв… Красивый парень был этот стрелок…

И вот Иван Попов подбегает к самолету и вытаскивает раненого Толю… За раненым прилетел на санитарном самолете мой командир звена Серафим Урывин. В санитарный «кукурузник» можно положить 2 человека и еще сопровождающего санитара посадить. Он возвращается, привозит Толю, а из самолета вылез моряк в тельняшке с бородой, с кинжалом, с автоматом через плечо. Вылез и стоит передо мной. Смотрит на меня, а это – Попов Иван!

Я был членом товарищеского суда в полку. Сначала его судили судом офицерской чести. Но я отказался участвовать. Ушел. Без меня решали. Передали дело в трибунал. А трибунал отправил его в штрафную роту. Это было зимой, а мы встречаемся с ним уже в разгар лета. Он стоит передо мной…

Нет, это не тот разговор, который можно описать, не те переживания. Ну что ему сказать? Он же прилетел в надежде, что мы его оставим в полку. Понимаешь, свой, в своей эскадрилье. А мы стоим, а сзади такие разговоры:

– А что они стоят?

– Да у них свои старые счеты между собой.

И он заплакал. Я его не взял. Я же не знал тогда всей правды. Только после войны я узнал, что он притворялся зрячим. А тут метель была…

Такие переживания, что их не выразишь, получится «тралливали». Понимаешь… Сижу в архиве в Гатчине, хохочу…

– Дурак, хотел летать, форму летчика носить. Ведь мог же убить себя.

Дежурная по читальному залу подходит:

– А что с вами? Вам плохо?

– Какой плохо, к чертовой матери. Вот смотри, читай приказ маршала Жаворонкова…

– Армянин с вашего полка, фамилия его Маркусян. Из эскадрильи Банифатова. Что с ним произошло?

– Летчик-истребитель, Иван Иванович, а вот его фамилию забыл… Он известный летчик, у него было четыре ордена Красного Знамени. Мы с ним после войны встречались на аэродроме в Лебяжье.

Сопровождая штурмовики, обратил внимание на поврежденный, неуверенно летящий – шатающийся штурмовик. Подлетает, заглядывает в кабину. В кабине штурмовика лежит летчик, все лицо в крови, управляет, но ничего не видит, самолет шатается. А он начал ему подсказывать, тот услышал. Стрелок тоже начал летчику подсказывать. А аэродром был большой, широкий. И штурмовик сел, не разбился. Сел грубо, но сделал посадку…

После войны этот армянин написал мне письмо. Я написал ему, но ответ получил от его жены. Он не соизволил мне написать. Жена его мне ответила обтекаемо, ничего конкретного. Наверное, он обиделся, он, наверное, думал, что его надо наградить, и это правильно, ведь он спас самолет и спас себя и стрелка. Можно было и наградить медалью или орденом. Правда?

– Лейтенант Провоторов.

– Лейтенант Провоторов… После войны мы с ним встречались. Выпивали после войны.

Однажды я в момент атаки по эшелону вижу, что пушка зенитная разворачивается, а меня несет на эту пушку. Вдруг Провоторов с крутого пикирования: «ду-ду-ду-ду-ду» – и все вокруг пушки перемешалось. Все снес длинной очередью. У меня такие случаи тоже были. Ну, по крайней мере, один случай такой был. Я собрался стрелять в корабли. Но вижу, сейчас по всем моим ведомым будут бить. И я разворачиваюсь и стреляю по зениткам «бух-бух-бух». Отказался ради летчиков…

– Что вы можете сказать о Юрченко?

– Юрченко – это был отличный инженер нашей эскадрильи. Например, можно упомянуть, была задача сделать так, чтобы моторы работали на наивыгоднейшем режиме. И это было достигнуто под руководством инженера полка Михаила Мелентьева, который имел высшее авиационно-техническое образование.

А Валя Юрченко после войны был начальником ШМАС – Школы младших авиаспециалистов морской авиации.

– А что вы можете сказать о Чехлотенко?

– Война это не только «Ура!», не только патриоты, понимаешь. С разными комплексами люди, и все это – народ. С Чехлотенко у нас получился «раздрай» и причем очень серьезный. Мы получили по пять суток ареста за это от полковника Петрова. Я был не виноват, но все равно…

Когда мы начали воевать с аэродрома Каменка, было очень сложно. Тут и немцы листовки разбрасывают, «сдавайтесь…» и так дальше всякое-прочее. За всю войну только один летчик Кулаков, один-единственный перелетел на сторону немцев. Было это в начале войны, в 1941 году. У него жена работала в Военторге. Взяла с собой мешок денег. Он бронеспинку с самолета И-16 снял, она ему взгромоздилась на плечи, и улетели к немцам. А немцы продолжали большим тиражом печатать «Берите пример с Кулакова», весь аэродром засыпало ночью этими листовками[30].

Штурмовали Синявинские высоты. За один вылет делали четыре захода, четыре атаки. Раз выходим к берегу озера, набираем высоту и пикируем. Потом через Неву заходим, пикируем, опять скидываем все. А Саша Чехлотенко говорит:

– А я уничтожил штабной автобус.

– Ну что ты мелешь, какой дурак-немец будет на передовой линии ставить штабной автобус? Зачем на передовой, где пушки, еще и штабной автобус?

Второй вылет, он тоже говорит:

– Я атаковал и уничтожил штабной автобус.

Я говорю:

– Что ты мелешь? Какой автобус? Где ты его нашел?

На третий вылет он то же после вылета говорит:

– Штурманул штабной автобус.

– Ну что ты мелешь?

Я его обрезал, потому что это нахальство. Все время штурмовать на передовой линии штабной автобус. Саша

воспринял серьезно, обиделся, запомнил. Потом получилось так, что мы полетели вдвоем на истребителях Як-7Б из окруженного Ленинграда. Меня Валька Поскряков взял к себе в фюзеляж и закрыли наглухо. Если воздушный бой, то черт его знает, что с нами будет. Мы сели в Новую Ладогу. Там находились отремонтированные самолеты, нам их надо было перегнать в Ленинград.

Перед этим мы должны облетать их. Мы эти самолеты облетали, я помню точно, что нам заплатили за облет, там своя бухгалтерия, полк полком, а там мастерские. Сто двадцать семь рублей денег и по сто грамм дали нам за облет самолета, как положено.

И сказали, что Саша – ведущий, а не я. Взлетаю я, он машет крыльями – «поближе подходи». Я – поближе. Он машет крыльями – «давай ближе». Я-то понимаю, что он выпил сто грамм, но слушаюсь. И мы идем на расстоянии метров пять-шесть друг за другом. При таком расстоянии можно уже винтом зацепить за хвост. И очень трудно держать строй. А в задней кабине у Чехлотенко сидит какой-то человек и что-то бросает на меня. Непонятно что. Раз бросает, два бросает, три, прямо в меня летят какие-то комья. И этот человек мне показывает: «Что вы делаете?»

На пути высоковольтная линия, наверное, провода от Волховской ГЭС. Они оборваны, но он летит под проводами. А это вообще хамство. Я сдуру в первый раз пролетел под проводами, он разворачивается. Надо лететь на аэродром. Он разворачивается и летит второй раз под проводами. Тут я перепрыгнул выше, зачем это мне нужно?

Мы прилетаем на бреющем домой в Приютино. На другом конце аэродрома стена леса. Вдруг Сашка начинает разворот на меня, а я ниже его. А мне некуда деваться, если вниз идти, то я врежусь в лес, если вверх, то надо перепрыгивать через него, черт его знает, хватит мотора или нет на «свечу». Я перепрыгиваю через него. Полковник Петров, командир полка, стоит, видит это все. И по пять суток ареста нам… Но на этом эта история еще не кончилась.

Прошло несколько месяцев, за это время я был ранен, вернулся в полк. И приезжает с инспекторской проверкой начальник морской авиации Советского Союза генерал-полковник, потом стал маршалом авиации, Семен Жаворонков, бывший кавалерист в Гражданскую войну.

– Младший лейтенант Батиевский!

Я встал.

– Говорят, что вам не дают орден? Так вот, если ты – он на «ты» переходит – у меня будешь такие номера откалывать, – а у

меня и кроме того случая, о котором рассказал, были еще разные случаи, – тогда у меня получишь во!

Показывает пальцами фигу. Ну а тут офицеры собрались, дивизионное собрание. Оказывается, ни командир полка, ни командир дивизии не знали, что у Сашки Чехлотенко в самолете сидел сзади инженер штаба Ленинградского военного округа. Это он бросал в меня картошку, которая на вес золота в окруженном Ленинграде. А он не жалел, бросал в меня, чтобы спасти жизнь. И Жаворонков мне пообещал «решетку» еще за один такой случай.

Почему Саша так ко мне относился, я не знаю. Я с ним больше не ругался. Я не знаю, как Сашка Чехлотенко погиб. Он погиб в 3-й эскадрилье[31].

В 3-й эскадрилье был хороший, смелый парень, капитан Лобачев Михаил, по-моему, Евграфьевич, но точно не помню. Он прибыл в авиацию с морской пехоты и быстро изучил пулемет, научился стрелять и начал летать. По-моему, стрелком сделал вылетов тридцать. Он создавал в 3-й эскадрилье свой «климат».

На самом деле было различие в эскадрильях. По-разному, в каждой свои нравы были.

– Михаил Явасов?

– Когда он сбил девятый самолет, подошел ко мне после вылета и говорит:

– Подпиши. Ты же видел?

Я видел и подписал. На следующий вылет через несколько часов он погиб на моих глазах, в море, при штурмовке кораблей, на том же месте был сбит немецким истребителем[32]. Отличный такой парень был. Война…

– Федор Селезнев?

– В вылете, в котором я с фотоаппаратом летал, Федор Селезнев прозевал, когда на меня, после того как взрывы зенитных снарядов накрыли, набросился истребитель «Мессершмитт». А Федя потом мне говорил:

– А я думал, это ты бомбы бросаешь, какие-то осколки от тебя падают.

А это у меня разрушался самолет.

– Валентин Поскряков?

– Мы с ним летали, хороший летчик-истребитель. Его над Чудским озером зимой сбили. У нас уже радиолокаторы хорошо работали. Радиолокатор был еще с финской войны под Ленинградом, «Редут» назывался. И наши научились с ними работать. С Эстонии летит группа бомбовозов немецких. Наши

вылетели вперед, чтобы их встретить, и по ту сторону линии фронта, над Чудским озером начался бой, и Валю Поскрякова подбили. Он сел на лед. Черт-те что, лед кругом, пустыня. Он начал переодеваться, маскироваться, чуть ли не кальсоны, чтоб на снегу белым быть. Он выжил… Потом он жил в Ставрополе, отвечал там за какие-то фейерверки в праздники.

– Майор Кувшинников?

– Я лично думаю, что эта личность повлияла на судьбу Владимира Алексеевича Тихомирова. На Тихомирова можно посылать представление на Героя, он же отличный истребитель, у него двенадцать сбитых самолетов. И два в группе. А почему не наградили? Потому и не наградили, что не посылали представление. А почему не послали? Представление командир пишет. А тут получилось, что Кувшинников, летающий начальник штаба 12-го истребительного полка, потерял ориентировку и сел в Швеции. Ну, может быть, поэтому не было представлений и на командира полка Беляева Сергея, и на Тихомирова. Ну, как же представлять мимо командира. Вот такая штука.

– Миша Росихин?

– Миша Росихин хороший летчик-истребитель. Отлично прикрывал. Я его хорошо знал. Он женился на девушке, в Кёрстове, на аэродроме. И потом он был начальником аэропорта в Крыму, по-моему, в Симферопольском. Дальше судьбу его не знаю.

– Дальше идет майор Алехин.

– Майор Алехин – прекрасный истребитель, он сбил на моих глазах самолет, который летел рядом со мной. Гроза была, и я направил группу в грозу. Нас атаковали два немецких истребителя. Первого стрелки мои сбили, а второго Алехин сбил. Это было над немецким аэродромом. Километров сто или больше от линии фронта. После этого вылета меня опозорил журналист. Нахалюга в реглане кожаном.

– А как там у вас бой прошел?

А у меня было особое задание, серьезное. Я говорю:

– Не мешай, мне нужно собрать сведения и доложить про воздушный бой.

А он все лезет. Я его, ну… Послал подальше. А он написал во флотской газете: «Ведущий Батиевский полетел в грозу и рассчитал, что немцы не успевают из-за грозы и дождя зарядить оружие». Вроде я рассчитал. Все летчики-балтийцы читают, что я такой умный, что я рассчитал, что немцы не успевают под дождем

зарядить… Подходит ко мне, уже я на Высших курсах был, война кончается, красивый капитан гвардии и говорит:

– Это ты Батиевский? Как же тебе не стыдно говорить, что ты рассчитывал, что противник не зарядит оружие из-за дождя.

Это не я, это журналист написал. Вот так вот…

– Иван Голосов?

– Иван Голосов в одном бою, когда немцы пикировщики напали на аэродром на острове Лавенсаари, сбил три пикировщика. Однажды Иван Голосов подходит ко мне после полета и говорит:

– Ты видел это чудо, когда «Ил» нырнул и вынырнул с воды и полетел дальше?

Я говорю:

– Видел. Ну, этого не может быть.

Он говорит:

– Да я тоже знаю, что не может быть. Вода на такой скорости несжимаемая, она как бетон. Но было!

А под конец войны, когда меня уже не было на фронте, Голосова сбила зенитка, и он погиб.

– Леонид Ручкин?

– Ручкин. Ручкин… Семь истребителей на нас напали рядом с немецким аэродромом, а нас было двенадцать самолетов. И он крутился так, что ни один из нас не был атакован. И когда сели, подошли к столовой, командир 1-й эскадрильи 35-го полка капитан Третьяков схватил Ручкина за грудки и говорит:

– Леня, я тебе присваиваю звание почетного летчика 1-й эскадрильи. Ты же спас эскадрилью, один против семи «Фокке-Вульфов»!

А Леня стоит, щеки обвисли от перегрузок – он же крутился вокруг нас, и семь истребителей немецких ничего не могли сделать. Он атаковал одного и в то же время уходил от другого, и вот так все время крутился. От перегрузок он еле живой вылез из кабины. Но спас всю эскадрилью.

Это был выдающийся летчик.

– Герой Советского Союза Удальцов?

– Один товарищ пригласил меня в Тбилиси. Я сажусь на самолет, выходит стюардесса и говорит:

– Товарищи пассажиры, самолет выполняет рейс Москва – Тбилиси. Командир экипажа – летчик первого класса, Герой Советского Союза товарищ Удальцов.

Я подзываю ее, говорю:

– Скажите этому Удальцову, что я на борту.

Она пошла. Выходит Ефим:

– Привет! Давай иди в кабину, садись за правый руль. Я буду рулевой, а ты будешь тоже управлять, и летим на Кавказ.

Мы вместе учились, когда под Самарой были сильные морозы. Мы там летали в училище. А я был старшиной отряда курсантов. Подбегает ко мне после полетов курсант Удальцов и говорит:

– Старшина, смотри, у меня слетели перчатки и вот, – забинтованные руки – обморозил руки, я пошел в лазарет, а женщина-врач говорит: «Плохо, у вас тут омертвели кости, придется отрезать три пальца».

– Но тут, – говорит Удальцов, – подходит ко мне нянечка и говорит: «Сыночек, эта ведьма тебе отрежет пальцы, а у меня есть настойка на травах. Руку надо каждый день перевязывать, мочить и менять каждые три часа, чтобы свежий настой был. И если бы ты отпросился на три дня, я бы тебя вылечила, спасла пальцы».

Я говорю:

– Иди.

А командиру эскадрильи капитану Николаеву не доложил. Через два дня обнаружили, что Удальцов в самоволке. Если трое суток отсутствуешь, это уже дезертирство. Меня сняли со старшины, правда, втихаря. А Ефим приходит, пальцы нормальные, только белые все. Пальцы не отрезали. Вот такая штука. Он мне был благодарен. Прилетели к нему в Тбилиси. Я там побыл несколько дней.

Прошло время, вдруг звонит мне его сын Володька:

– Дядя Леша, папа погиб.

Его жена прилетала разбираться, ночевала у меня. Оказывается, ночью он прилетает, садится на свой аэродром. А ему говорят:

– Садись на второй во Внуково.

Он на второй, а там говорят:

– Уходи на второй круг, потому что надо дать приземлиться сначала иностранцу.

Ночь, снег идет, метель. Ну, он ушел на второй круг. Какой-то дурак в конце аэродрома поставил ящик с песком, на случай пожара. Ему дали команду «уходи на второй круг» уже тогда, когда он приземлялся, возле земли. Ну, он дал мотор, а моторы разные, и самолет чуть наклонился. Если бы он чуть выше был, он не задел бы крылом за ящик с песком. Чуть-чуть, и все. Все остались живы, по-моему, кроме него. И еще стюардесса поломала позвоночник. Она стояла, а все сидели.

А какой летчик был! Он был в плену, бежал из плена… Он

мне про это рассказывал…[33]

– Про Суслина что можете сказать?

– Про командира 35-го полка Суслина Ивана Федоровича я хочу вот что рассказать.

Залетаем мы на Синявинские высоты. Там все ветки сосен сбиты снарядами, и стволы как столбы стоят. И мы между ними крутимся. Прилетели домой. Я ему докладываю, что оружие нормально работало, материальная часть тоже. Он говорит:

– Ты хорошо держался. Молодец.

Без всяких эмоций – «хорошо, нормально». Суслин серьезный был, по выражению лица ни о чем не догадаешься. Тут подходит техник:

– Товарищ майор, в вашем фюзеляже застряла мина.

– Как это застряла?

– Мина пробила деревянный фюзеляж, а стабилизатор торчит наружу.

Фюзеляж был деревянный – спрессованная древесина. Самолет оттащили подальше от стоянки – вдруг взорвется. Вырезать начинают. А вырезали у многих самолетов повреждения часто – штурмовикам здорово перепадало. Один старый самолет летал, наверное, с начала войны, весь был в заплатах. Невооруженным взглядом видно, что пропилено, приклеено, прибито. А тут – мина торчит…

Ну а как написать о том, что я любил командира? Он меня уважал, но где-то и «зажимал». И я знаю, что он был несправедлив к другому моему ведомому, у которого было сто семнадцать вылетов. А ведь после ста вылетов посылали на звание Героя. Он в Ленинграде жил, я посетил этого прекрасного летчика, у него был рак, он еле ходил. Посидели с ним, поговорили, вспомнили. Он был обижен на начальство. Я уехал, а через четыре дня он умер…

Кстати, другому ведомому, у которого было пять орденов Красного Знамени, я один орден нашел. В пыли нашел, возле пивного ларька. Увидел и подобрал. Он приходит ко мне в конце дня:

– Батя, а я потерял орден, отцепился от планки…

Я говорю:

– Ну а что ты хочешь от меня?

– Ну, понимаешь, ну орден…

– Хорошо. Стой смирно и закрывай глаза. Так, а теперь слушай внимательно волшебные слова: «Ахалай-махалай, ахалай-махалай». Ты честно со мной заработал этот орден, значит, теперь я должен тебе его вернуть. «Ахалай-махалай, ахалай-махалай».

Открывай глаза, на тебе орден!

Он, когда потерял орден, не пьяный был, пиво просто пили, а орден отцепился. Вот не везло парню… Он потом на Дону на лодке плавал, наклонился, орден опять отцепился, упал в воду, не нашли. Пять орденов – это редкость. Один он получил за то, что сбил нарушителя границы в «холодную войну».

Бучин Борис Владимирович

Я родился 28 марта 1923 года в селе Синьково Раменского района, что на Ново-Рязанском шоссе, на бугре за Москвой-рекой. Село было большое: церковь, школа, большая больница, я там 49 дней пролежал со скарлатиной. Недавно мы ездили туда, в Синьково, – я его не узнал. Оно раньше было буквой «Г», а сейчас

там понастроили! В 60-х годах не было никаких изменений; приехал, узнал свою деревню. А сейчас приехал – не узнал. Школы нет, церковь не работает, больницу ликвидировали – одни коттеджи стоят.

Мой отец был ювелиром, 14 лет в ювелирных мастерских проработал. В 1932 году он переехал сюда. Нас в семье было четверо детей. Мне – 7 лет, остальным 5 лет, 3 года и один год. В 30-х годах отца заставляли идти в колхоз. Он говорит: «Как же я пойду в колхоз, когда я даже не знаю, как запрягать, я же ювелир». Пришли, забрали из подпола картошку, мы с сестрой ходили по миру. Отец продал дом и уехал в Перово, тогда это уже был город. Жили в маленькой комнатушке, спали на полу, «черняшку» кушали. В те года был голод. Целый день стоишь в очереди, пока не получишь «черняшку».

В школе я пропустил год в связи с переездом. Окончил семилетку, поступил в строительный техникум на Ульяновской. Потом пришли инструктора, агитировать в авиацию. А во мне, когда видел самолет, что-то всегда ёкало. Желающих было много, но многих отсеяли по состоянию здоровья.

– Как отбирали в аэроклуб?

– Во-первых, нужно было образование, хотя бы девять классов. И главное – здоровье. Чтобы попасть туда, надо было пройти очень серьезную медицинскую комиссию. Зимой изучали теорию, моторы, всякие штурманские дела. А летом 1940 года мы уже начали летать. Нам всего по 17 лет было, пацаны. Занимались вечерами, без отрыва от учебы: окончил занятия в техникуме и едешь туда. Сначала штаб был на Пятницкой, а потом на Большой Татарской. Перед полетами – медицинская комиссия, по окончании аэроклуба – опять медицинская комиссия. Кто прошел, тех направили в училище. После аэроклуба мне было присвоено звание пилота.

В 1940 году, в июле месяце, я уехал в школу пилотов в Ворошиловграде. Ворошиловградская военно-авиационная школа пилотов имени пролетариев Донбасса, около 7 тысяч курсантов. Курса молодого бойца не было, сразу – полеты. Сначала нас проверили на По-2, потом летали на ССС и СБ. ССС – это тот же Р-5, только облегченный. На По-2 у нас проверили технику пилотирования, потом посадили на Р-5, сначала с инструктором, а потом – на СБ. Перед войной, в свои 19 лет, успел самостоятельно вылететь на СБ.

– Как для вас началась война?

– Это было воскресенье, мы пошли в кино, и там объявили о

начале войны. Потом, когда немцы подходили, нас пустили на самотек. Говорят: поезжайте до Сталинграда и дальше, на Уральск. Ни еды, ничего нам не дали. Мы пешком шли до Калача. За двадцать дней прошли 500 километров. В Сталинграде нас посадили на пароходик до Саратова, а оттуда на поезде до Уральска. Программу СБ я закончил весной 1942 года. Летом 1942-го мы летали на УТ-2. Я лечу, со мной товарищ сидит, а потом меняемся, и он идет по маршруту. Так и летали на УТ-2, пока «Илы» ждали. Они пришли к осени 1942 года. Я даже успел побывать в колхозе – делать в училище нечего, нас отправили в колхоз Макарова. Я там заработал 156 трудодней, за которые дали картошку (я ее инструктору отдал) и табаку. Зимой переучились на Ил-2. Надо сказать, это было непросто, хотя были спарки. СБ и Ил-2 совершенно разные. СБ – двухмоторные, легкие, а тот тяжелый. Бежит, бежит…

В марте месяце 1943 года нас выпустили младшими лейтенантами и отправили в ЗАП в Кинель. Там мы пробыли месяц. Потом пришел подполковник, отобрал 20 человек в Первую гвардейскую дивизию. Нам дали четырехмоторный ТБ-3. Мы залезли в бомболюки, там тепло, моторы греют, и на бреющем полете полетели в Котельниково.

– Какой налет у вас был после училища?

– На По-2 налетал 20 часов. Много посадок. Взлетел – сел, это 5 минут. На Р-5, СБ, Ил-2 еще часов 30.

– Говорят, в училищах бензина не было, кормежка ужасная…

– До начала войны кормили как на убой, а потом – сухой паек и шагом марш на восток. В Уральске были трехъярусные нары, столько вшей было, не успевали их бить! Мы сжигали свитера в печке. Плохо было с одеждой – все обтрепались, пока шли пешком. Было голодно – давали какую-то баланду. Один парень потерял сознание и разбился на СБ, потому что нормальную еду, в основном пшенку с мясом давали, только если ты летаешь. А в Уральске, знаешь, какие морозы? Летали так. Из группы в десять человек инструктор выбирал одного-двух, доводил до конца и выпускал.

Сначала в дивизии нас тренировали. Пока была передышка, нас учили стрелять, мы летали на боевое применение – парой, четверкой. У кого получалось, тех постепенно вводили в строй. Так мы летали месяца полтора. Кормили на убой: мы были худые, и нас пока откармливали. В мае нас распределили по полкам. Я попал сначала в 655-й, а потом воевал в 75-м гвардейском. Мы

перелетели в Новошахтинск, а там уже начались боевые действия. Летали на аэродромы Иловайск, Кутейниково, Волноваха. В первый раз летали в тыл, далеко, за 70 километров. Это тяжело было. Потом нашу эскадрилью – командиром эскадрильи был Прудников – перебросили в Ейск, топить баржи и катера, которые по морю поставляли технику в район Таганрога. В эскадрилье нас было 6 экипажей и 4 истребителя в роли разведчиков. Разведчики как заметят что, так сразу нас поднимают. Один раз мы утопили здоровую баржу. Думали, взорвется, но она не взорвалась. Видимо, там техника была. Потом нас обратно забрали в Новошахтинск.

– Каково летать над морем?

– Приятно. Там всегда была хорошая погода, видимость – миллион на миллион. Горизонт, правда, в дымке. А вообще приятно лететь.

– Звук мотора по-другому работает, не страшно?

– Мотор всегда хорошо работал, звенел. Нас забрали обратно, и началась Миусская операция. Я сделал один вылет на передовую, а на втором вылете меня ранило. На пушки и пулеметы снаряды идут по очереди: осколочный, бронебойный, трассирующий. Мне осколочный снаряд попал в кабину и разорвался за спиной. Как дал, у меня аж пыль в кабине, приборы полетели, меня будто кто-то толкнул. Если бы попал бронебойный, он бы вышел, а тут осколочный… Всю спину осколками посекло. Я не мог дальше лететь, потому что сидел весь в крови. Садился вне аэродрома на «живот». Там как раз был какой-то аэродром «подскока», у них была медицинская сестра. Помогли выбраться из кабины, перевязали. Я около месяца лежал в медсанбате, потом меня отправили в дом отдыха в Элисту. Там побыл дней десять, и – опять вперед. Дальше летали в Мелитополь, на Левобережную Украину, действовали по переправам и в Крыму.

Мы летали на Сиваш, у нас там погиб комэск. Мне тоже досталось. Зашел истребитель, как дал по мне. Я почувствовал: трасса пошла, по мне бьют, над головой пролетел бронебойный, разбил бронестекло. На сей раз тоже повезло. Если бы был осколочный, что было бы с моим лицом? А так мне только запорошило глаз. Вижу с трудом, хорошо, что аэродром от Сиваша был недалеко, километров за двадцать. Быстро сел, дал ракету – прибежали. Дней 10 не летал. Вытащили все осколочки, все время мазали зеленкой. Повезло!

А вот дальше. Наши войска уже вошли в Крым. Вся техника,

которую немцы держали по Крыму – и с Керчи, и Сиваша, – стала оттягиваться к Севастополю. И мы – давай по аэродромам бить. Столько там скопилось техники! Зениток сколько!

16 апреля меня сбили на 56-м вылете. Пошли на 6-ю версту между Балаклавой и Севастополем. Здесь меня истребитель поджег. Знаешь, как у нас баки были расположены? Бак сзади меня, в плоскостях и подо мной еще. Вспоминаю иной раз, как мы сидели на пороховых бочках. Ранить меня не ранили. Я стрелку Борису Полякову, из Таганрога, кричу: «Прыгай!» – а он не отвечает. Видимо, немножко выпивши был. Почему? Потому что перед вылетом мы на своем аэродроме, в Доренбурге, уже на полосе выстроились, и тут приказ: отставить. На следующий день, с рассветом, вылетели. Видимо, он где-то… Уже моторы работали, уже начали взлетать, он подбежал, на плоскость запрыгнул и туда махнул, в свою кабину. Зря он махнул. Я полетел бы без него – он остался б жив. Он был стрелком у Ванюшина, у командира полка. Потом ко мне перешел.

И самолет загорелся. Что делать? Огонь лижет, особенно с левой стороны, с правой вроде ничего… Ожоги не заживают здорово-то. Целый месяц после этого у меня лицо было красным – там, где шлем был, там старая кожа, а на открытых, обгоревших местах отрастала молодая… Что делать? Стрелок не отвечает. Самолет горит. Только прыгать.

– Почему не сажать?

– Сгоришь. Горит бак, сядешь – бак разорвется, другие баки будут взрываться, всё вспыхнет… Только прыгать. Я стал набирать высоту. Смотрю, у меня, видимо, что-то перебито: заклинило руль. И самолет не идет горизонтально. Хочу ручку отжать, не получается. Сколько он может набирать высоту? Потом потеряет скорость и сорвется в штопор. Я отвернул от моря в горы. Но далеко отойти не удалось, потому что не мог управлять… Что характерно, открываю «фонарь», а он не открывается, его заклинило. Видимо, попал не один снаряд.

Между прочим, когда меня на Миусе подбили, тоже фонарь не открывался. Так мой стрелок, хотя ранен был – у него кровь текла, – вырвал всё. Нашел какой-то дрын, засунул куда-то там и открыл. А тут что делать? Я тогда худым был. Днем, когда летаешь, не хочется ничего есть. Выпьешь компота или чая – всё, больше ничего. Потом уже вечером, когда прилетим, выпьем по 100 грамм, один раз хорошо покушаем. Так что я худой был. Ноги в приборную доску – и двумя руками тяну. Немножко открыл – сантиметров на 20, голову просунул, меня здорово лизануло пламенем. Потом сообразил, повернулся плечами. Самолет уже

находился в штопоре, в перевернутом состоянии, и я выпал. Там было 1000 или 800 метров.

Хорошо. Смотрю, раскрылся парашют, но стропы были все закручены. Видимо, когда я его раскрыл, я был в штопоре. Я раскручиваюсь потихонечку и думаю, куда садиться. А на меня заходят два «мессера». До земли еще метров двести и как – бу-бу-бу! Я раскручиваюсь, смотрю – а у меня под ногами трасса пошла. Повезло! Не успели они еще раз зайти, я уже был на земле. Прилег в траншею, истребители еще как дали по парашюту… Я побежал.

Потом слышу, кто-то мне кричит из оврага: «Эй, иди сюда!» Побежал. Там шла дорога, зенитки стояли, стреляли по нашим самолетам. Думаю, все, это не наши. За поворотом дороги стоит наша полуторка и рядом человек в немецкой форме. Я быстро вправо и лег около дороги. Это опять меня спасло. Они так поняли, что я сюда не побегу: тут речка, дорога, пустая местность, ни деревца, ничего. Значит, я побежал куда-то в другую сторону. В Крыму в апреле уже трава растет и листья на деревьях распустились – это меня и скрыло. Я лежу, наблюдаю. В ста метрах от меня идут двое с винтовками. Один из них мой парашют скрутил – и на плечо. Пошли в противоположную сторону. Они могли окружить меня и выйти сюда, к дороге, но, кажется, не додумались.

Что делать? Планшет у меня оторвался, а там была круглая шоколадка. Мы же вылетели с рассветом, ничего не ели. На указательном пальце правой руки волдырь. Из-за него палец раздут был, не сгибался. Я даже стрелять не мог! У меня была хорошая самодельная финка – мы их делали, еще когда были курсантами. Точили из расчалок По-2, набирали ручку из разноцветных мыльниц. Я палец финкой – раз, и вспорол волдырь, все вышло оттуда…

Вопрос: как идти? Я был в комбинезоне, разрезал его пополам, сделал куртку. Гимнастерка, кирзачи, брюки – на мне. У меня было два ордена – Красное Знамя и Звезда – и гвардейский значок. «Знамя» дали перед Крымом, за Левобережную Украину. Я финкой вырыл ямку, туда положил шлемофон, остатки комбинезона и землей засыпал. Кобуру еще туда. Зачем мне кобура? Вопрос стоял так: если бросить пистолет ТТ, ты никто. Такой хороший был пистолет, пристрелян был здорово. Мы все время из него стреляли. Воробей летит – раз – и воробья нет. Развлечение такое было. Или, например, сидим, ждем вылета. В капонире идет спор: ставят часы, отходят на 50 метров – и кто попадет. А не попадет, значит, часы его. Где брали часы, даже не знаю.

Взял временное удостоверение лейтенанта, ордена… Больше у меня ничего не было.

Теперь бежать, немедленно бежать. Почему? Потому что иначе засидишься здесь. Передо мной была дорога, дальше – речка Черная. Пока я сидел, мимо проехал обоз. Я думал, тут меня и увидят, но нет, все прошло тихо. Прислушался, у дороги нет никого. Бегом. Что хорошо, мне было видно Севастополь, оттуда шли колонны наших людей. Куда они шли, я не понял. Я думаю: вот хорошо, смешаюсь с ними. А потом решил: нет, вперед. У меня же все лицо обгоревшее, ни ресниц, ни бровей. Когда я вышел к своим, то даже не мог есть, так у меня все было воспалено, все стянуто. Побежал к речке. Она небольшая и неглубокая, я замерил, но бурная. Плавать я умел, но вода еще была холодная, апрель же. Перебросил пистолет на тот берег и бултых в воду, меня немножко завернуло, но успел зацепиться за какую-то корягу на том бережку. Выхожу, – передо мной мужик, посмотрел на меня так и пошел. Я думаю, это партизаны были. Забрал пистолет, вылил воду из сапог, портянки выбросил – они все мокрые, ноги только натрешь – и пошел в город.

Иду я, вижу: винтовки валяются, черепа. Здесь, видимо, оборона проходила в начале войны. Самолеты летают, пикируют. По ним и определил, где все-таки передовая. Там наши «пешки», Пе-2, летают, бомбят. По ним как дали – сразу пара штук загорелась. Ю-87 тоже один за одним летают.

Обошел я Севастополь, дальше была дорога, за ней – холм, на который мне надо было подняться. Когда поднялся, мне так хорошо стало. Решил отдохнуть, но подумал: спать нельзя. А тут по дороге подъезжает машина, и прямо ко мне идут немцы-связисты. Со мной рядом большой куст, я в него залез. Они прошли мимо, натянули какие-то провода. Я так решил: если они меня заметят, сразу махну их из пистолета, кувырком в траншею под гору и побегу. Когда они прошли, я высунулся в траншею и начал обходить… долго рассказывать.

Дошел до леса. Прошел немного. Как мне захотелось кушать! А лес кончился, дальше был какой-то аул. Перед аулом поле – озимые и прошлогодний лук. Я съел лук, неприятно, конечно, но съел. Траву пожевал, в карман положил. Это же озимые, они питательные. Тут кто-то по мне стрельнул, пули рядом просвистели: «Эй!» – кричит. Я побежал. Вижу: ребята играют. Попросил позвать взрослого, один пацан позвал отца. Тот пришел, говорит: «Не бойся, немцев сейчас в ауле нет. А что лицо у тебя все обожженное, так в случае чего, можно сказать, что ошпарился». Я отдал ему военные брюки и гимнастерку, взамен мне дали брюки навыпуск, рваные, и шапку какую-то черную.

Сапоги свои оставил.

У них я сразу лег и заснул. Беспечный был. Будит меня пацан, говорит, что пришли наши разведчики. Я быстро встал, познакомился с ними. Их было четыре человека, шли на разведку в соседнее село. Я показал справку сержанту. Хорошо, что я ее оставил, иначе без справки я вообще никто… Сержант ее посмотрел, спросил: «Есть оружие?» – «Да, есть пистолет». – «Ну мы сходим сейчас, потом вернемся и пойдем в штаб полка». – «Хорошо». Они вернулись через некоторое время, говорят: «Я куда шагну, и ты туда же, а то там мины». Привели меня. У меня голова разболелась невыносимо, я лег на деревянный пол и сразу уснул.

Это мы пришли в деревню Заланкое. Там как раз передовая. Сколько было раненых! Как они кричат! Их было человек 8 или 10. У кого руки нет, кого в голову ранило. Я так посмотрел и думаю, а у меня-то что?

Я говорю: «Пойду дальше». А мы после выполнения задания должны были перелететь из Джанкоя в Сарабуз. Думаю, до Сарабуза и пойду. Смазали мне маслом ожоги, и я пошел. Вышел на дорогу – едет особист, лейтенант. Спросил меня, кто я такой. Посадили в машину, в кузов. Так и доехал до Симферополя, а дальше нашел попутную машину на Сарабуз. Приехал, а меня не пускают. Я опять предъявил справку.

Пришел к командиру дивизии, оказывается, там стоят не наши, а истребители. Я опять справку предъявляю. Он позвонил в нашу дивизию. Говорит: «Идите пока в санчасть, вам обработают раны». Поспал. Утром за мной прилетел По-2, на нем доставили меня в полк. Жихарев, командир полка, меня по глазам узнал – лицо обожжено, одет непонятно во что…

Долго потом лечился. Присыпали ожоги стрептоцидом. Говорят: «Не ковыряй, когда чесаться будет, а то будет шрам». Потом меня отправили в Евпаторию, там я побыл дней восемь, и за мной приехали. Поехали в Белоруссию, там командир дал мне провозной, и мы улетели на 3-й Белорусский фронт. Здесь я сделал еще 56 вылетов, стал командиром звена, хотя еще лейтенантом был. А потом дали старшего лейтенанта, в этом звании я и закончил войну.

Но в Белоруссии было легко после юга, очень легко. Крым многих похоронил. Когда мы улетали с юга, нас человек 7 старых оставалось. Но мы были из гвардейской части, так что нас дополняли, дополняли. Только давай, вперед.

– Почему в Белоруссии легко было?

– Сопротивление было меньше. Мы там окружили немецкую

группировку. Наша дивизия сделала заторы на дорогах, чтобы они отступали пешком, а не на технике. Как-то немецкая пехота напала на наш аэродром, мы начали подниматься и на них пикировать. Потом под Минском было окружено много немцев, и они могли напасть на аэродром. За Белоруссию мне дали орден Александра Невского.

А потом Пруссия, там здорово рубались. Особенно в марте и апреле много погибло людей. И меня сбили. А говорили – броня… Мы низко спустились, и в меня попал бронебойный снаряд. Мотор в броне, 8-10 мм. Пробило эту броню, пробило картер, и мотор – чих-чих… Как мотор стих, я – сразу на свою территорию. Порубил у них там связь и сел на окопы, к своим, конечно. Вот тебе и броня! Самолет развернулся на 180, думал, взорвется. Но нет. Домой пошли пешком со стрелком. Мой последний стрелок сам был из Омска, сейчас в Крыму живет. Три ордена Славы имеет. Мы с ним в Белоруссии и в Пруссии летали.

– Награждали за вылеты или за какие-то эпизоды?

– За вылеты. Двадцать успешных вылетов – «Знамя». И то просто за вылеты «Знамя» давали редко, нужно было еще что-нибудь. Например, вот меня сбили – это уже кое-что. Или, например, если хорошо попадешь, что-то уничтожишь. Сейчас люди пишут: уничтожил 5 танков, самолетов. Как он мог уничтожить столько танков, когда летали строем по 6 самолетов? Мы вместе слетали, что-то уничтожили. Кому писать? Делить на всех или как? Адъютанты, конечно, в своих талмудах что-то пишут…

Мы стояли в районе Литвы, в районе Волковыска. Там стояли немецкие танки без горючего, и, по данным разведки, к ним должен был прийти эшелон. И вот на этот эшелон должен был летать наш полк. Я летал в третьей группе, потому что наша эскадрилья была третьей. Группы были по шесть самолетов. Мы его уничтожили, но в первой группе погиб ведущий, командир эскадрильи. Он был постарше меня. И кому писать, что эшелон уничтожен? Что, я уничтожил полпаровоза? Абсурд, конечно. Я никогда ничего не писал. Считал: жив, значит, все нормально. Я был пять раз сбит, трижды ранен.

Первый раз осколочным снарядом. Второй раз – когда бронестекло разбили мне. Я там крутился, вертелся, но, по сути дела, был сбит. Третий раз, когда прыгал. Четвертый раз я сел на вынужденную еще до Крыма. Валентин Шапиро из 31-го полка, был такой истребитель, – сказал, что на аэродроме в Джанкое в капонирах стоят немецкие самолеты. Подняли полк с ПТАБами. У меня на взлете отказал магнето. Пошел на посадку. Мотор и так

работал слабо, а на посадке совсем отказал. У меня была хорошая техника пилотирования. Март – все колеса были в грязи. А тут с такой нагрузкой садиться! Но обошлось.

– Вы начали летать на двухместном самолете?

– Немножко летал на одиночном. По пилотированию они одинаковые. Ил-10 вертлявее. Нам его в конце войны дали. А так закончили на Ил-2.

– Потери в основном от истребителей или зениток?

– В основном от истребителей и эрликонов – четырехствольных. Крупнокалиберных зениток я не боялся. От них черные дымки остаются. Малокалиберные, 37-мм – это белый разрыв. А эрликоны – трасса.

– Прикрытие всегда было?

– Не всегда. Почему? Потому что труд штурмовика и труд истребителя – это две разные вещи. Мы их называли – шаромыжники. Что такое летчик истребителя? Он должен пилотировать, еще стрелять. Больше истребитель ничего не делает, ну связь там держит. А летчик «Ила» должен бомбы везти и прийти вовремя, минута в минуту. Если опоздаешь, то можешь по своим ахнуть, а потом – тебя за шкирку! Кроме того, надо отыскать цель, а бывает ведь погода плохая. Потом нужно сбросить бомбы, РСы пустить, из пушек и пулеметов стрелять. Да еще у стрелка есть авиационные гранаты для защиты задней полусферы. И со стрелком надо держать связь, и со своим аэродромом, с наводчиками. Ты понимаешь, какой объем работы?

– Взаимоотношения с истребителями какие были?

– Мы с ними почти не встречались, только в воздухе. Были на одном аэродроме, но встречаться некогда. Представители ездили, договаривались, как завтра будут прикрывать, как что делать, а так – нет. Некогда!

– От чего зависит количество заходов?

– От противодействия противника. Когда мы ходили на Мелитополь, там столько было зениток! У нас командиром эскадрильи был Прудников, хороший, серьезный мужик. Говорит: «Мы зайдем с тыла. Сначала пройдем мимо, а потом развернемся и оттуда махнем, пустим РСы, бомбы, пушки, пулеметы. Заход делаем и улетаем». Он был прав: все остались живы. Летали на переправы – там столько огня! Один летчик высунул нос, сразу в него осколок попал. И то же самое было, когда летали за Днепр:

разворачивались и прямо пикировали на переправу всей шестеркой. Стреляем, бомбим, и прямо на бреющем улетаем. Они нам вдогонку стреляют. Очень сильное противодействие было – стратегическая переправа.

– Какие-то прицельные приспособления на штурмовике были?

– Был коллиматорный прицел. Круги.

– А для бомбометания?

– Тут так. Прицеливались по дугам, которые были на капоте. Когда мы летали в Барановичах, там много было конференций, где обсуждалось, как попасть в цель – круг радиусом 50 метров. Переводишь машину в пикирование и держишь цель в прицеле, угол пикирования выдерживаешь. Начинаешь выводить и на выводе бросаешь бомбы. Тут надо учесть ветер, чтобы не снесло и не дернуться. Если сбросил и дернулся, то можешь попасть на свою же бомбу и взорваться. Она, когда отходит, идет вместе с самолетом какое-то время. Если ты дернешься, чуть ниже возьмешь, можешь ее задеть. Высоты атаки были 1900, 1600 и 900 метров. Вывод на 400 метров.

Почему 400 метров? Потому что осколки сотки летят на 400 метров. У нас так погиб один, Давыдов, уже после войны. Пробило ему масляный радиатор. Нельзя было садиться, – он пошел на второй круг, дал газ. И мотор заклинило, и он упал. Ты знаешь, Ил-2 – такая дубина, практически не планирует. Такой дубовый был… Не зря ему сделали не ручку, а баранку. А вот Ил-10 – уже не дуб…

Вот, например, поезд. Как в него попадать? Мы должны заходить не прямо по ходу, а под углом, чтобы бомбы наискосок через состав прошли.

Или какой-то квадрат. Заходим строем и бросаем по команде ведущего. Ты знаешь, как бомбили Ю-87? С переворота, потому что они находятся почти под прямым углом к цели. Они очень точно бомбили, а мы могли пикировать под углом не более 45 градусов.

– РСы – точное оружие?

– Все зависит от его стабилизатора, он же неуправляемый. Бывает, стабилизатор так изогнут, что снаряд пойдет не туда, куда ты целился, а куда-нибудь в другую сторону. Но попасть, конечно, можно, мы же не в человека целимся.

– Можете вспомнить вылет, когда хорошо попали?

– Эшелоны. Мы целым полком на эшелоны летали. После нас все горело, но и мы потеряли ведущего. В Сувалках, на границе Белоруссии с Польшей, мы летали шестеркой и уничтожили батальон пехоты. Нам никто не противодействовал, так что можно было сделать много заходов. Мы до того распохабились, что прямо вдоль окопов ходили.

Еще баржу топили. Одно попадание было, но она не взорвалась, сразу не утопили ее. Стреляли, по палубе люди носились, ныряли в воду. Знали, что по воде никто не будет бить. Там не одна баржа была. Не одной ведь баржей фронт снабжали, верно?

– Удары подтверждались фотоконтролем?

– Да. Два фотоаппарата стояли. Самолет выходит на цель, бомбы падают, и включается фотоаппарат. Чуть-чуть под углом снимки получаются. Потом уже у всех стояли кинофотопулеметы. Там время показано – ничего не соврешь.

– По своим попадали?

– Нет. Хотели один раз нас зажучить, но не получилось. Кто-то ударил… Вроде по времени мы там были, но оказались другие. И потом, у нас же фотографии, такие большие листы.

– Самые сложные цели?

– Танки. Во-первых, они самые прикрываемые. Если мы низко спускаемся, они бьют прямой наводкой прямо по нам. А во-вторых, у каждого пулеметы.

– Когда психологически тяжелее стало воевать: в начале или в конце войны?

– Одинаково. Положено, давай – и все. Чего переживать?! Мне говорили техники, что я всегда улыбаюсь.

– Случаи трусости были?

– У нас не было. У нас был один летчик, Моргунов, его все время рвало, он даже летал с открытой кабиной, без «фонаря».

У нас был другой случай. Где-то на юге, около Мелитополя, пошли шестеркой, и один летчик запоздал с выводом из атаки. Проходит выше меня и сбрасывает бомбы прямо на мой самолет. Я думаю, ну и все! Хорошо я был прямо под ним, а не сзади: бомбы все сзади остались. Подлетает к ведущему и как даст ему в бок! Это был еще 1943 год, приемников особенно не было, скорость после вывода сумасшедшая – 500 километров. В общем, сбил своего ведущего, лейтенанта Заплавского, и тот погиб. А он

полетел обратно. После этого с ним никто не хотел летать и куда-то его отправили. Потому что нельзя зевать. Все входят в пике, и ты должен войти, а ты рот разинул! Прозевал, тогда не иди, тогда оставайся наверху, ты же своих угробишь!

Вот с 1949 года по 1953 год я был в оккупационных войсках в Германии. Мне сообщили, что бывшее мое звено – Чикризов и Изотов – сошлись на пикировании. Ну, Изотов холостяк, он пил много, а когда летаешь, нельзя пить. Маневр нужно рассчитывать на дурака, будешь рассчитывать на умного – убьют.

– Таких случаев, что летали пьяным, не было?

– Нет. С похмелья – может быть. Но мы рано почти не летали, первый вылет примерно в 11.00.

– Сколько вылетов делали?

– Сколько надо наземным войскам. Максимально – два, три. Четыре делал один раз. Это физически тяжело.

– Нервное напряжение сказывалось?

– У меня такой характер: когда мне что-то грозит, я расслабляюсь. Лечу – улыбаюсь, смеюсь, шучу. Почему я должен плакать, переживать? Все равно будет так, как Бог велит.

С рассветом тебя будят, покушал, сидишь в землянке. Сразу вопрос: куда лететь. Или зенитки, или истребители будут беспокоить. В этот момент, когда задание получаешь, какое-то нервное напряжение возникает, и так до самолета. А когда сел в самолет, занялся своим делом, то уже некогда. Уже думаешь, как взлететь, пристроиться.

– Многие говорили, что штурмовикам не хватало штурманской подготовки.

– Да. Это потому, что мы летали группами, там не надо штурманской подготовки, главное – держись своего ведущего, если ты ведомый. Он бомбы бросает, и ты бросай, он стреляет, и ты стреляй. Никуда не уходи. Как говорится, бросить ведущего – это преступление.

– «Блудежки» случались?

– Да. Был такой случай. Рассказывали, вылетели с аэродрома, ходили, ходили, прилетели на свой же аэродром и начали его бомбить. Это на Карельском фронте, 17-й гвардейский полк.

– Какая была связь со стрелком?

– СПУ. Лампочной сигнализации не было – СПУ всегда

работал.

– Какие взаимоотношения были с техниками?

– Они нас здорово жалели. Потому что каждый техник не одного летчика проводил на тот свет. У меня был постоянный техник, но имени его уже не помню.

– Какое тогда отношение было к немцам?

– Мы одного немца расстреляли. Это было в Белоруссии. После окружения много немцев сдалось в плен, и вдруг в наш полк приводят одного немца. У него до хера орденов было. Начали его бить. Били, били, а потом всей армадой повели в лес и начали в него стрелять. Я не стрелял. Думаю, зачем?

У меня лично ненависти не было, относился к ним как к противнику. Война есть война. Он солдат, и я солдат. В конце войны сбили одного немецкого летчика. В полку стали его показывать – такой же человек. Вроде он даже сбежал, потом его опять поймали.

– Какие взаимоотношения были с мирным населением?

– Я с ним не встречался. С кем там встречаться? Когда я был в Центральной Германии в оккупационных войсках, у нас официантками были молодые немки, из Пруссии. Одна из них рассказывала, что немцы их всех насильно выгоняли из Пруссии, чтобы все население оттуда ушло. А так они обслуживали хорошо, такие же девки, как и наши.

– Дружили поэскадрильно или полком?

– Кто с кем хотел. Я дружил с Федей Бусловым, из первой эскадрильи. Тоже Героем. Правда, у меня орденов всегда было на один больше в полку. Федя такой разудалый был, не ладил с начальством, сделал около 200 вылетов, а Героя дали после войны в июне месяце. Он такой интересный парень, сибиряк. Где-нибудь в деревне танцуем, он вынимает пистолет – бух-бух, смеется и дальше танцует.

Война закончилась, делать нечего. Давайте прыгать с парашютами, нам положено было по боевой подготовке один-два прыжка. Мы не настроены были, все как-то спонтанно произошло. Надели парашюты. Везли нас свои летчики, на По-2. Кто его повез, я не знаю. Там надо так: повалился и прыгай. А он сразу прыгнул прямо с самолета, так прыгнул, что зацепился одной ногой за стропы и приземлился на одну ногу. Парашют пошел на скольжение. Федя ничего не мог сделать, летел боком, даже не мог открыть запасной парашют. Так и ударился одной ногой. Год

лечился у светил-докторов. Оказывается, пятка – вещь такая… У нас один инженер как-то открывает люк, оттуда падает ПТАБ и взрывается, – осколок попал в пятку. То же самое, ничего не могли сделать. Так Федора Буслова и уволили.

Вот так мы дружили, не поэскадрильно.

– Как воспринимались потери?

– Никак. Вечером, когда ужинаем, разбираем, отчего, почему погиб. Разобрались. Кто был знаком, помянул. Это воспринималось как естественное состояние. Главное – выявить причину, почему погиб.

– У вас были предчувствия, приметы?

– Приметы бывали. Брились только вечером, в новой одежде не летали. Если есть новое, то обнашиваешь сначала, и то склоняешься к старой одежде. А что из старого? Только гимнастерка да шаровары, а больше ничего не было, как будто у нас был гардероб!

– Не обсуждали, кому какой орден дали?

– Нет. У нас три эскадрильи, все отдельно. Всем заправляли адъютанты: заполняли книжки, писали наградные. Дали и дали.

– 100 грамм давали за летный день?

– Когда была боевая работа. Это средство, чтобы снять напряжение. Мы еще доставали самогона или еще чего-нибудь. Я, например, до войны не пил, пить начал, когда прибыл на фронт. У меня отец ювелир, он пил, но когда меня дядя угостил вином, он мне за это всыпал. Курить я тоже не курил до 20 лет. На войне так, баловался. Серьезно я курил лет 10, когда работал на заводе «Прожектор», а потом бросил. Думаю, лучше выпить.

– Женщины в полку были?

– Да, но их было мало. Сначала их вообще не было. Были только в батальоне аэродромного обслуживания, официантки.

– Романы случались?

– Как всегда. Нас много, а их раз-два – и обчелся, так что люди находили кого-то на стороне.

Обычно после летного дня мы не имеем права ужинать без командира полка. Он приходит, начинается разбор: кто погиб, почему погиб, мог ли остаться живым. Кто как действовал, кто струсил, кто не струсил. Говорит, какая шестерка хорошо работала, кто благодарность от наземных войск получил. Потом

наливает 100 грамм. Дольешь самогона, покушаешь хорошо и идешь или гулять в деревню, или спать, потому что вставать рано.

– Танцы были?

– У нас был один, Михаил Федин, на баяне играл. Мы его в Запорожье взяли. А с кем танцевать?

– Со СМЕРШем как складывались отношения?

– Я его не знал даже. Только когда был в Германии.

– Как встретили известие о победе?

– Мы были в Восточной Пруссии. Когда нас разбудили, сказали, все побежали на аэродром. Самолеты все зачехленные, но они все начинены, заряжены. Кое-кто РС пустил, кое-кто из пушек начал стрелять из пулеметов. Ура!!! Потом стали искать водку, а ее нигде не было. Нашли в БАО, пили дня три без просыпу.

– Не было ощущения опустошенности?

– Нет. Мы знали, что у нас будет боевая подготовка.

– Некоторые летчики говорили, что после войны прокатилась волна самоубийств.

– Это верно, потому что все были напряжены. У нас был интересный случай. В Первой дивизии началось знаете с чего? К тем, кто постарше, начали приезжать жены. Кое-кто начал жениться. У нас было 77 Героев, из них 7 – дважды Герои. В 76-м полку служил Степанищев, дважды Герой, майор, комэск. К нему приехала жена. А у меня была девчонка, ей было лет 17. Я с ней ходил, но она не дает, – ну и все. Ее подхватил этот Степанищев. Подходит ко мне: «Борь, я встречаюсь с твоей Надькой». Я говорю: ну и что? К нему приехала жена с ребенком, а он взял у кого-то пистолет и застрелился. Почему?

У нас в полку тоже был майор, Герой, 4 «Знамени» имел. Мы стояли в Барановичах, и к нему жена приехала с ребенком. Он повесился на ремне, и ноги спустил в толчок.

В 76-м командиром полка был Смирнов. К нему приехала жена, и у нее был день рождения. Он взял спирта у командира дивизии, так завскладом вместо этилового дал метиловый спирт. Отвезли их в санчасть, его откачали, а два или три человека умерло. А он утром похмелился – и готов. Вот такая волна. Это с 1945 на 1946 год.

– Из тех, с кем вы пришли в начале 1943 года, кто-то

остался жив?

– Да. Каприн. Из 22 человек осталось двое.

– Когда сформировался костяк полка, который дошел до победы?

– В 1944 году 136-й полк побили, и в него начали набирать людей, чтобы полк не пропал. Тут меня перевели из 75-го в 136-й полк.

Я пришел в полк, и мне сказали, что за год с января 1944 года полк два раза сменился. А мы в январе ничего пока не делали, только начали наступление на Крым. Летали на переправу, изредка – на Левобережье. Костяк оставался, но все равно люди гибли. Из 22 человек я остался один.

– Сколько у вас всего за войну получилось вылетов?

– 170 вылетов. На войне я был с марта 1943 года до 9 мая 1945 года. То есть два года и два месяца.

– Когда вас представили к Герою?

– Указ вышел 19 апреля 1945 года. Послали представление месяца за полтора-два. Когда я узнал, не поверил. Но для меня главное, что я остался жив, и никаких орденов не надо. Я никогда не мог подумать, что останусь живой.

Купцов Сергей Андреевич

В Москву я приехал из деревни, где жил с дедушкой. Пять классов закончил в сельской школе. Пришел в шестой класс. Как выхожу к доске, так все надо мной смеются, над моим деревенским говором. Правда, потом перестали. Классный

руководитель, Александр Андреевич, всех собрал, поговорил с ребятами, попросил, чтобы не смеялись. Надо сказать, что я быстренько сообразил, как надо говорить по-московски, и учился хорошо. В десятом классе стал старостой. Я всегда был аккуратный, но зубрить стишки, литературу учить у меня плохо получалось, а математика шла хорошо. В 10-м классе к нам пришел молодой человек в авиационной темно-синей форме. Он начал рассказывать об авиации. Я, честно говоря, и не думал стать летчиком! Он сказал, что можно записаться в аэроклуб, пройти комиссию, пройти теоретический курс по авиации, а затем научиться летать. Все ребята, а было нас шестеро в классе, пошли записываться в летчики. Отобрали троих – Смирнова, Купцова и Караушева. Остальные не прошли медкомиссию.

Учились в аэроклубе Пролетарского района. Мы проходили устройство самолета, мотора. Были макеты. Писали под диктовку конспекты. Начинаешь писать, и такой сон берет тебя, невозможно удержаться. Посмотришь налево, товарищи также клюют. Меня это очень смешило. Весной начали летать с аэродрома в Чертаново. Перед полетами кормили в столовой. Давали салатики, первое и второе. После обеда чай. Ну, нам казалось, что кормят отлично – мы же из рабочего класса. Первый полет по кругу с инструктором. Понравилось. Начал учиться. Вначале были погрешности, не без этого, а потом нормально летал.

После окончания аэроклуба нас призвали в армию и послали в истребительную школу. Какую, сейчас не помню. Там на медицинской комиссии меня забраковали. Оказалось, что одна ступня у меня короче другой. Сказали: «В истребители тебя не возьмем, отправим учиться на бомбардировщика». Так я попал в Пермскую авиационную школу. В Перми прошел программу на Р-5. Учеба давалась нелегко. Был момент, что решил написать прошение об отчислении, но ничего, как-то пережил. Группу выпускников зимой 1941 года послали в Новосибирскую военно-авиационную школу учиться на СБ. Часть курсантов добровольно ушла в лыжный батальон, который отправлялся на защиту Москвы. Я был щупленький, медкомиссия на меня посмотрела и оставила доучиваться. Окончил Новосибирскую школу летом 42-го года. Собрали группу и переслали нас под Куйбышев, переучиваться на Ил-2. В выходной мы пошли на речку купаться, а через несколько дней меня схватила тропическая малярия. Я был без памяти. Меня ребята погрузили на машину и повезли на какую-то станцию около Куйбышева. Там целых десять дней мне делали уколы против малярии. Когда вернулся обратно, моей группы уже не было. А тут из-под Ленинграда на переформировку

прибыл 154-й гвардейский штурмовой полк, которым командовал Стародумов. Меня зачислили в него летчиком. Завершив формирование, полк перелетел на Брянский фронт. Первый вылет провели на изучение района действия. Второй вылет – боевой. Утром нас разбудили еще затемно. От линии фронта гул слышен – началась артиллерийская подготовка. Пришли на аэродром, к своим самолетам. Я летел на одинарке. Я маленький, силы немного. А одинарный легче управляется, на рули лучше реагирует. Нам подвесили по четыре дымовые бомбы – требовалось поставить дымовую завесу на берегу какой-то реки. Взлетели, только стало светать. Нам говорили, что на первом вылете ноги дрожат. Посмотрел на ноги – ничего подобного, не дрожат.

Купцов Сергей Андреевич. 1943 год

– С какого вылета вы почувствовали уверенность в своих силах?

– Когда слетал 10 вылетов. Когда один раз упал. Тогда я понял, что я летчик, я многое могу. Боялся, конечно. Страшно было. Боялся, что убьют.

– Механик все время один был?

– Сначала было так, что какой самолет дадут, на том и летишь. К концу войны у меня был механик самолета Иван Керц. Стрелок-радист был Колупаев Иван с 18-го года, старший сержант. Хороший стрелок, смелый.

– С техниками какое было взаимоотношение?

– Нормальное. Я был сержант, командир экипажа, командир звена. Ко мне не обращались по званию, а просто: «Командир». Если истребители атакуют, то стрелок кричит: «Командир, влево, влево!»

– Какое ощущение испытывали, когда возвращались после выполнения задания?

– Ощущение исполненного долга, чувство исполненного долга.

– Бывало, что возвращались, не выполнив задание?

– В Польше, летали бомбить эшелоны. Мне поставили задачу. Я пошел, но меня облачность прижала так, что пришлось вернуться. А один раз пришлось вернуться из-за обледенения самолета….А так больше не было.

– Какая у вас была мотивация? Хотелось нанести больший урон противнику или чтобы быстрей война закончилась? Почему летали?

– Летал, потому что мне приказывали. Я был предназначен для чего? Для войны. Я стал летчиком, пришел на фронт с определенной задачей, выполнять вылеты. А что война не кончится в 42-м, я знал, и в 43-м не кончится. Мы же не были на Украине. Когда еще доберемся! Когда мы вошли в Германию, мы уже знали, что война закончится. Вот тут мы уже побыстрей хотели закончить войну. Хотелось, чтобы американцы помогли… Надо заканчивать. Потому что жить хочется, все-таки 21-й год.

– Ощущение, что можешь до победы дожить, когда оно появилось?

– Когда освободили Украину, вошли в Польшу, тут уже стало понятно, что победим. С воздуха были видны группировки войск наши, немецкие. Видно, как наступают, как идут операции. Мы видели, что мы научились воевать. Ведь первые два года войны мы не умели, совсем не умели воевать.

– Когда был в полку отбой? С наступлением темноты?

– Как только нас отпускали с аэродрома, мы считали себя свободными до следующего утра… Как-то задачу выполнили, а садились уже на другой аэродром. Пришли в деревню, а у одного дома вдоль забора немцы стоят с винтовками! Подошли ближе, смотрим, у них у каждого папироса во рту. Оказывается, это наши пехотинцы замерзшие трупы поставили, дали им в руки винтовки.

– Когда вылетов не было по погодным условиям, чем занимались?

– Играли в карты. В подкидного дурака. В преферанс я тогда еще не играл. Сядем, посидим, поболтаем. Смотрим, уже задание дают.

– Ночные вылеты делали?

– Один раз на Сандомирском плацдарме поздно вечером получили задачу бомбить эшелоны. Взлетели засветло, на цель пришли в сумерках, а когда вышли из атаки, уже стемнело. По радио нам передали, что наш аэродром закрыло туманом и надо садиться на соседнем. Там нам зажгли плошки. И хотя опыта ночных полетов ни у кого не было, сели все нормально. Других полетов ночью не было.

– С вещами погибших что делали?

– Не знаю. Какие у нас вещи? Война закончилась, у меня был шлемофон, куртка и радиоприемник. Больше ничего не было ни у кого. Чемодана-то не было! Нас кормили, поили, ругали…

– Часто?

– А как же.

– Блуждали много?

– Бывало. На Прибалтийском фронте после выполнения задания возвращались на аэродром. Шли на бреющем. Я заметил, что мы пересекли железную дорогу, где нам нужно было повернуть и идти вдоль нее. А ведущий идет прямо, притом курс держит на запад по компасу. Я сразу решил, что он перепутал восток с западом. Передатчика у меня не было. Я залетаю вперед, машу крыльями. Разворачиваюсь и выхожу на железную дорогу. Смотрю, ведущий выходит вперед, машет мне крыльями. Я понял, что он берет командование группой на себя. Я опять к нему пристроился. Так я ему помог. Такой же случай был под Шяуляем. Там я помог ведущему найти аэродром подскока, а то он чуть мимо не пролетел. Надо сказать, что после полета такие моменты не обсуждались. Как будто так и надо.

– Страшно бывало? Если бывало страшно, то когда?

– Когда ты делаешь неправильные действия, ошибаешься. У меня был очень трудный небоевой вылет. Перегонял самолет после ремонта с одного аэродрома на другой. Когда я взлетал, то заметил, что бежал кто-то и махал красным флажком. То есть как бы запрещая полет. Но я уже пошел на взлет, возвращаться было

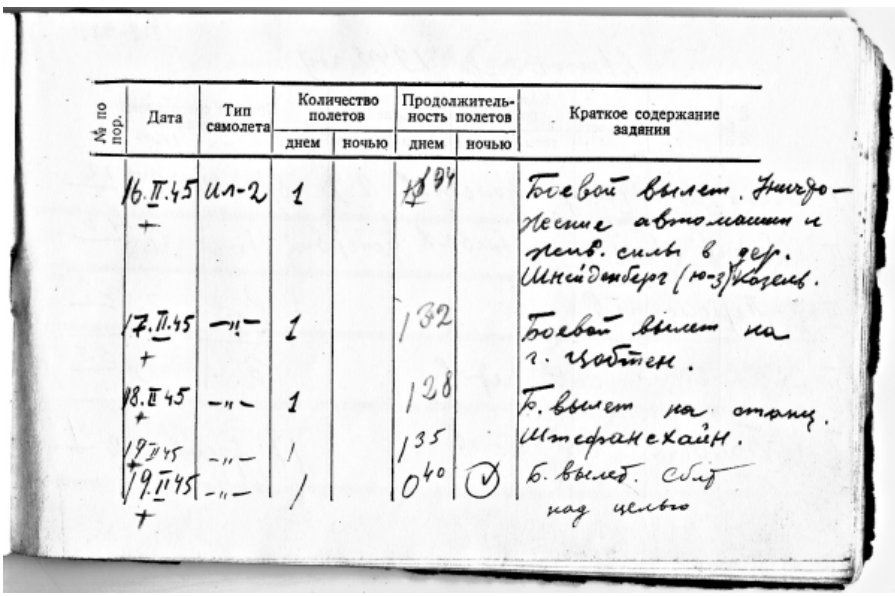
уже некуда. Я продолжил полет. На пути меня прижала облачность. Перешел на бреющий. Вошел во что-то типа лощины – справа склон и слева склон. И я летел не шелохнувшись – только по сторонам смотрел, чтобы не врезаться. Вот тут было страшновато. Выскочил на аэродром – тут тоже облачность низкая. До аэродрома все видно, а дальше ничего не видно. Коробочку не сделаешь – надо садиться с ходу. Я перевел самолет, как падающую птицу, на скольжение. Убрал газ, поставил самолет навстречу воздуху боком. Начал выходить из скольжения, скорость потеряна, самолет прямо провалился, у меня даже дыхание захватило, а меня приподняло в ремнях. Мотор начал осекаться, но самолет идет, рулей слушается. Потихоньку, потихоньку дал газ, он у меня начал тыр-тыр-тры, начинал забирать, начал работать. Вижу, что я почти до земли допарашютировал. Сам аэродром у меня оказался в стороне. Набрал немного скорость. Я разворот с максимальным креном чуть ли не 90 градусов влево. Не могу вывести! Сил не хватает. Я газ держу левой рукой, а правой рукой не хватает сил! Я коленками зажал ручку, помогаю тянуть, и вышел я из крена. У меня самолет по инерции влево летит боком. Я отлично видел, когда самолет имеет снос. Как врос в самолет, у меня было такое состояние. Я его чувствую. Я вправо крен 45 градусов, скольжение. Держу, держу, снос кончился, я сразу вывел самолет в горизонтальный полет. Подвожу прямо к земле, сажусь на три точки. Самолет покатился, и я прямо вздохнул свободно. Командир полка, конечно, все это видел. После он сказал, что грамотно я принимал решения. Вылезаю из кабины, а тут прибегает посыльный и говорит, что командир полка сказал идти в клуб, там будут выступать артисты. Раз командир полка сказал, я пошел в клуб. Что смотрел, уже не помню.

– Сколько у вас боевых вылетов?

– По списку 116 боевых вылетов. Последний боевой вылет я сделал 19 февраля 1945 года. После первого боевого вылета меня вызывал командир полка: «Полетишь в одной из групп на то место, где был». А бомбили мы железнодорожную станцию в районе Бреслау. Я был недоволен – все пошли после полета по 100 грамм, а мне лететь. Я сам на вылеты не напрашивался, но никогда не отказывался. Был на хорошем счету, занимал должность заместителя командира эскадрильи. Пошли группой четыре или шесть самолетов. В первом вылете я приметил место, проходя которое нас обстреляли зенитки. Во втором вылете, пока на цель шли, оттуда опять огонь. Думаю, ладно, на обратном пути я вам дам. Отбомбились, идем обратно на высоте метров 600.

Только я над этим местом развернулся, чтобы посмотреть, где у них батарея, и проштурмовать ее, и тут удар. Самолет пошел в пикирование. Сразу мысль: «Попали». Только я это подумал, как что-то впереди фукнуло, отбросило назад, глаза закрылись, рот закрылся, и меня обсыпало какими-то осколками. Позже я решил, что взорвался передний бензобак, который расположен за приборной доской. Тогда я не понимал этого. Я пытался вернуть самолет в горизонтальное положение. Открываю глаза, чтобы посмотреть, вслепую-то не полетишь. Глаза открыть не могу – все горит. При пожаре единственное спасение – это выброситься с парашютом. Отбросил «фонарь» двумя руками. Расстегнул привязные ремни. Вскочил на ноги и рванул. Но зацепился о край кабины и меня воздухом прижало в фюзеляжу. Я летал в шинели, видимо, она зацепилась. Пока я все это делал, я не дышал, а тут рот открыл, вдохнул горячий воздух, и в глазах показалось лицо матери. Успел подумать, что она, наверное, плакать будет, и больше ничего не помню. Очнулся и чувствую, что вокруг меня все мягкое, меня обдувает холодный воздух. И лечу я как будто вверх. Такое ощущение как будто я спал. Я задал себе вопрос: «Что со мной?» Ответил сам себе: «Я спрыгнул с парашютом». У меня заработало сознание. Я сразу за кольцо дернул, но рука соскочила. Тогда я двумя руками нащупал кольцо и выдернул трос. Сразу почувствовал, что парашют стал раскрываться. Ноги мои полетели вниз, я перевернулся, как мне показалось, потом осел на парашюте, при этом потерял один кирзовый сапог. Надо было приготовиться к приземлению. Попытался осмотреться – ничего не вижу, сплошной туман. Я еще подумал, что нахожусь на территории противника и туман поможет мне спрятаться. Я был в таком шоке, что не чувствовал, что обгорел. Приземлился, отстегнул парашют и забрался в канаву. Спрятался. Вскоре в эту канаву приполз и мой стрелок. Оказалось, что я-то быстро выскочил, а стрелок Борис замешкался. В какой-то момент он открыл фонарь, привстал из кабины и выдернул кольцо, стоя прямо в кабине. Его выдернуло, и практически в тот же момент самолет упал и взорвался, а он упал на ноги и навзничь. У него болела спина, он ходил после войны с корсетом. Мы спрятались. У меня ощущение, что грудь разрывает. Сил нет, воздуха не хватает. Борис спрашивает: «Где мы?» – «У немцев». – «Надо выбираться». Поползли к своим, но так у меня сил не хватало. В глазах пелена. Я второй сапог сбросил. Ногам прохладно, и вроде мне легче. Вдруг началась такая стрельба, что нельзя голову поднять. Грохот стоял такой, как если молотком по столу бить. Все вокруг рвется, разлетается, кругом осколки. Я даже подумал, что мы на нейтральной территории. Потом, значит, стрельба

прекратилась, и не успел я ничего подумать, как на канаву наезжает бронетранспортер, с него соскакивают автоматчики и к нам. Видимо, это расчет зенитной батареи. Обыскали, забрали пистолет. Избивать не избивали. Посадили на бронетранспортер. И вдруг я в какой-то момент вдруг почувствовал холод – я же без сапог. По-моему, мне дали мои же сапоги или чьи-то еще. Немножко проехали и нас ссадили. Я подумал, что меня сейчас расстреляют. Но нас привели к какому-то штабу. Здесь у нас забрали документы, посмотрели и обратно вернули. У меня было такое парализованное состояние, я не соображал, что происходит, как будто картину про себя смотрел, вроде как не со мной это происходит. Посадили нас на машину и повезли. Лицо у меня отекло, губы спеклись, рот не открывался – только маленькая щелочка, через которую кормили. Помню, немец дал кусочек сала.



№ по пор.	Дата	Тип самолета	Количество полетов: днем	Количество полетов: ночью	Продолжительность полетов: днем	Продолжительность полетов: ночью	Краткое содержание задания
	16.II.45	Ил-2	1		1[illegible]94		Боевой вылет. Уничтожение автомашин и живой силы в дер. Шнейдеберг (юго-зап.) Кюстрин.
	17.II.45	—"—	1		1 32		Боевой вылет на г. Цоссен.
	18.II.45	—"—	1		1 28		Б. вылет на станц. Штефанскайн.
	19.II.45	—"—	1		1 35		Б. вылет. Сбит над целью
	19.II.45	—"—	1		0 40	✓	

Летная книжка С.А. Купцова

Ночевали в каком-то доме. В нем был еще один штурман по фамилии Дремлюга с пикирующего бомбардировщика. Я был в полузабытьи, а стрелок с ним разговаривал насчет побега. Я еще подумал, что же он так сразу с незнакомым человеком говорит насчет побега. Тут я отключился.

Утром поехали дальше, а я уже настолько ослабел, что ходить не мог. Ребята мне помогали. Привезли в офицерский лагерь. Стрелка отправили в другой, он меня нашел уже после войны. В лагере в больничную палату, наверное, положили. Не допрашивали. Я был почти всегда без сознания, в бреду. Мне

представлялось, что я вернулся, прилетел в полк, меня там встретили, накормили. Когда приходил в себя, то очень болело сердце. Боль такая, что невозможно терпеть. Так болит, как будто зажали в клещи, рот открыли и сверлят зубы. Думаешь, хотя бы чуть-чуть отпустило, а потом отключаешься… Ничего не чувствуешь, но остаются картины бреда.

Летчик Купцов и стрелок Борис Владимирович Благовидов

Мне мазали лицо каким-то жиром. Потом стал понемногу приходить в себя. Глаза долго не видели, наверное, целый месяц. Лагерь был интернациональным, но все национальности содержались раздельно. В апреле нас группами стали уводить на запад подальше от линии фронта. По дороге останавливались у немецких крестьян, бауэров. Я еще плохо себя чувствовал, еле шел, отставал от группы, наверное, метров на двадцать пять. Думал, что пристрелят. Помню, в пути летели английские истребители. Конвоиры дали команду: «Ложись!» Мы легли прямо на дорогу. Я стал бежать от дороги, думаю, какая разница, лежать еще хуже. Задрал голову, смотрю. Они начали один за другим пикировать, но не стреляют. Попикировали, попикировали и улетели. 23 апреля остановились на ночлег в каком-то сарае. Утром мимо нас пошли танки с белыми звездами. Прибежали бывшие пленные американцы и взяли в плен конвоиров. Те не сопротивлялись. Они уже чувствовали, что деваться некуда. Освободили нас из этого сарая, мы, конечно, обрадовались. Мы

пошли дальше и дошли до какого-то городишка. В нем мы жили где-то до середины мая. К нам присоединились и другие военнопленные и угнанные на работу гражданские. Немецкое население вело себя нейтрально. Они боялись вступать с нами в конфликт. Ребята начали лазать по подвалам в поисках еды и спиртного, хотя американцы нас довольно сносно кормили. 9 Мая пошел шум, что окончилась война. Все выбежали на улицу, я тоже выбежал. От радости кричали, аплодировали, закончилась война! Немцы были просто, по-моему, потрясены.

Все время ходили какие-то слухи, что американцы соблазняли вступить в их армию, что нас не будут возвращать на родину, но где-то в середине мая пришла колонна «Студебекеров», и нас отвезли в Австрию в расположение наших войск. Там был организован сборный пункт. Жить было негде, пришлось строить землянки. Я чувствовал себя плохо и обратился к охране. Меня положили в лазарет. Там я написал письмо матери в Москву. Сообщил, что такого числа был сбит, обгорел, чтобы она не расстраивалась, лицо заживает нормально. Мать отнесла письмо в Москворецкий военкомат, а то ведь оттуда уже похоронка пришла. Ведь моя группа улетела, не увидев мой раскрывшийся парашют.

Летный состав 154-й ГШАП: Киселев П.П., Петров И.И., Лобызов Евг., Солодовников В., Прилепский Е.С., Колесников Б., Купцов С.А.

Из Австрии нас на поезде отправили в Первую горьковскую

стрелковую дивизию – так назывался фильтрационный лагерь где-то на территории Белоруссии. Там я узнал, что 23 февраля мне было присвоено звание Героя Советского Союза. Это сказали ребята, которые были сбиты после меня и тоже проверку проходили. Я особо не афишировал это дело, но во время проверки мы писали всё, что знали друг про друга, и это, естественно, всплыло. Поэтому ко мне относились очень хорошо, никаких нажимов не было. Я сам относился к работникам КГБ с большим уважением. Для нас это была героическая профессия. Где-то в августе, когда пришли все ответы на запросы, мне дали шинель с пехотными погонами, какой-то документ и выпустили. Я приехал в полк, а к этому времени весь наш корпус расформировали. Командующий вызвал меня: «Вы летчик опытный, но все же сильно пострадавший. Здоровья у вас нет. Образование среднее. Предлагаем вам поехать домой». Вот так в 1946 году меня демобилизовали. Приехал в Москву, обратился в военкомат. Там еще раз прошел проверку. В этом же году поступил в Московский энергетический институт. Через год меня вызвали в военкомат и вручили Золотую Звезду.

Главная ударная сила
О.В. Растренин

По предвоенным взглядам, основной ударной силой в Красной Армии при осуществлении непосредственной авиационной поддержки наземных войск считалась штурмовая авиация.

Согласно Полевого устава Красной Армии (проект 1940 г.) на штурмовую авиацию возлагались следующие боевые задачи: поддержка наземных войск с воздуха, нанесение ударов по танковым и моторизованным колоннам, уничтожение противника на поле боя, в районах сосредоточения и на марше, нанесение ударов по аэродромам, штабам и пунктам управления, транспортам, оборонительным сооружениям, мостам и переправам, железнодорожным станциям и эшелонам на них.

Тактикой предусматривались в основном два способа атаки: с горизонтального полета с высоты от минимально допустимой по условиям безопасности до 150 м и с «горки» с малыми углами планирования после подхода к цели на бреющем полете. Бомбометание производилось с бреющего полета с использованием взрывателей замедленного действия.

На вооружении штурмовых авиаполков состояли ударные варианты устаревших истребителей-бипланов И-15 бис и И-153. Считалось, что «бисы» и «чайки» могут применяться как штурмовики с бреющего полета и с пикирования с использованием авиабомб и реактивных снарядов.

Первый полноценный штурмовой самолет ВВС КА – бронированный Ил-2 АМ-38 – начал серийно выпускаться с марта 1941 г. По боевым возможностям Ил-2 существенно превосходил штурмовые варианты поликарповских бипланов.

По плану перевооружения ВВС КА к концу 1941 г. в пяти приграничных Военных округах самолетами Ил-2 планировалось вооружить 11 штурмовых авиаполков. Шесть полков штурмовой авиации во внутренних Военных округах и на Дальнем Востоке должны были освоить новый штурмовик к середине 1942 г. Кроме того, к концу года на Ил-2 предполагалось «посадить» и 8 ближнебомбардировочных авиаполков.

По состоянию на 22.06.41 г. группировка штурмовой авиации ВВС КА в пяти приграничных Военных округах включала 207 И-15 бис и 193 И-153.

Кроме этого, к началу войны в приграничные Военные округа поступило около 20 Ил-2, из них: 5 машин – в ПрибОВО, 8 – в

ЗапОВО, 5 – в КОВО и 2 Ила – в ОдВО. Однако ни один Ил-2 не был включен в боевой расчет за отсутствием летчиков, подготовленных к боевому применению на них.

Единственной авиачастью ВВС КА, полностью вооруженной современными штурмовиками, оказался 4-й ББАП ХВО, который к началу войны получил 63 Ил-2, но освоить их в полном объеме не успел.

Официально считается, что к началу войны на Ил-2 было переучено 60 пилотов (из 325 по плану) и 102 технических специалиста. Однако ни один из них к роковому дню не успел вернуться в свою часть.

Особо отметим, что никто из летчиков, переученных на Ил-2, оптимальной тактики боевого применения нового штурмовика не знал и не изучал ввиду отсутствия соответствующего наставления.

Дело в том, что приказ Наркома Обороны о проведении испытаний на боевое применение Ил-2 как в дневных, так и в ночных условиях был подписан только 31 мая 1941 г., а соответствующий ему приказ по НИИ ВВС – 20 июня. В то же время согласно директиве НКО от 17 мая 1941 г. войсковые испытания на боевое применение Ил-2 в составе одиночных экипажей и звеньев планировалось завершить в КОВО только к 15 июля этого года.

Отсутствие наставления по боевому применению Ил-2 самым негативным образом отразилось на эффективности авиационной поддержки войск, так как тактика боя, базирующаяся на довоенных взглядах применения легких штурмовиков, совершенно не подходила для Ил-2 и не обеспечивала полного использования его потенциальных возможностей.

Практической отработкой всего комплекса способов боевого использования Ил-2 пришлось заниматься в напряженной обстановке первого года войны ценой неоправданных потерь как летчиков, так и самолетов…

Большие потери авиации приграничных Военных округов с началом войны, качественное превосходство основной массы германских самолетов и, главным образом, колоссальная концентрация авиационных сил на острие главного удара позволили немецким ВВС на решающих направлениях захватить практически неограниченное господство в воздухе и обеспечить эффективную авиационную поддержку своим войскам на поле боя. Тогда как советские войска поддержки с воздуха на поле боя фактически не получали и, как следствие, несли большие потери, в том числе и от немецкой авиации. Это объясняется влиянием многих факторов.

Уже 4 июля 1941 г. ставка Главного командования в своей директиве потребовала от командующих ВВС фронтов *«… категорически запретить вылеты на бомбометание крупными группами»*. На поражение одной цели разрешалось выделять не более одного звена, в крайнем случае – не более одной эскадрильи.

С целью достижения непрерывности воздействия на противника командующий ВВС Западного фронта полковник Науменко в начале августа приказал применять самолеты Ил-2 только небольшими группами максимум по три-шесть самолетов в группе и наносить эшелонированные удары с временными интервалами 10–15 минут с различных высот и направлений.

На деле же все получилось не так, как задумывалось. Из-за недостатка сил и средств, отсутствия опыта организации боевых действий авиации и наземных войск, а также вследствие весьма неблагоприятных для ВВС КА условий воздушной войны непрерывного воздействия на войска противника обеспечить не удавалось. Небольшие группы штурмовиков появлялись над полем боя лишь эпизодически, делая между вылетами большие паузы.

Такая тактика и организация боевого применения штурмовой авиации резко снижала эффективность авиационной поддержки войск.

В директиве командующего ВВС КА от 18.07.41 г. по этому поводу указывалось: *«…авиационные части не сумели достигнуть должного взаимодействия с войсками в общевойсковом бою и тем самым не смогли своими усилиями эффективно влиять на его исход и в достаточной степени облегчать положение наземных войск. Наша авиация до сего времени действует без полного учета конкретных запросов войск, будучи слабо с ними связана»*.

Работа большинства авиационных штабов в этот период войны характеризовалась низкой оперативностью и плохим знанием обстановки командным составом. Тогда как именно от степени *«организованности работы в штабах»* зависело качество планирования и эффективность боевых действий авиации.

Положение усугублялось крайне неудовлетворительным состоянием системы связи штабов с подчиненными частями и соединениями и вышестоящими штабами.

Практически полное отсутствие радиосвязи с наземными частями вынуждало группы штурмовиков из-за боязни ударить по своим войскам в условиях быстроменяющейся наземной обстановки наносить удары по противнику не на линии боевого

соприкосновения, где это было особенно необходимо, а за ней – на удалении пяти-шести километров по второстепенным целям.

В тех случаях, когда авиационные штабы заблаговременно получали распоряжения и планы боевых действий от общевойскового командования, то в большинстве случаев задачи авиации определялись в них совершенно неконкретно или в самом общем виде: *«прочесать лес», «проштурмовать дорогу», «всеми штурмовиками вылетать и бить врага в районе…»* и т. п. Что объяснялось слабым знанием и пониманием большей частью общевойсковых командиров боевых возможностей авиации и решаемых ею задач.

Посылаемые же от авиационных частей и соединений в штабы стрелковых дивизий делегаты («безлошадные» пилоты и штурманы), не имея связи со своими КП, могли оказать общевойсковому командованию лишь помощь в обозначении линии фронта и в грамотном составлении заявок на применение авиации. Но так как продолжительность прохождения заявки по инстанциям до авиачастей была порядка 8—12 часов, то о тесном взаимодействии авиации и пехоты говорить не приходится – заявки выполнялись тогда, когда нужды в авиационном ударе уже не было.

Даже когда удары штурмовиков наносились в нужном месте и своевременно, общевойсковые командиры далеко не всегда в полном объеме могли воспользоваться результатами удара авиации вследствие несогласованности в действиях: переход в атаку наземных частей затягивался после удара штурмовиков на час и более, давая противнику возможность прийти в себя, и т. д.

К сожалению, понимание практической важности совместного планирования боевых действий наземных и авиационных частей и соединений пришло к советским командирам только через год войны. Первые упоминания в архивных документах об участии авиационных представителей в планировании боевых действий наземных соединений отмечаются с осени 1942 г.

Большой вред работе авиаполков и авиадивизий действующей армии наносило отсутствие у летного и командирского состава должного понимания значения штурманской службы в боевой деятельности ВВС.

По воспоминаниям генерала Б.В. Стерлигова (в то время главный штурман ВВС КА), в авиачастях *«…началось нарушение элементарных правил подготовки и выполнения полетов»*. Предполетная подготовка в полках, как правило, не проводилась. Летный состав выполнял полеты без прокладки и проработки маршрута, без предварительных расчетов, без расчетов в воздухе,

используя лишь простейшие методы – визуальную ориентировку и грубый подбор курса – «на глазок». Более того, многие авиаполки были плохо снабжены не только картами цели, но и полетными картами. Вследствие этого в частях имелись многочисленные случаи как невыполнения боевых задач, так и потерь материальной части.

Например, 28 августа 1941 г. из 10 экипажей 217-го ШАП 1-й РАГ, вылетевших на боевое задание, на свой аэродром (р-н Глухов) ни один не вернулся. По донесению комполка майора Шишкина, 3 Ил-2 *«совершили посадки в неизвестном районе (разыскиваются), 7 на своей территории (из них 2 разбиты)…»* Расследование показало, что основной причиной случившегося является *«слабое знание летным составом района боевых действий и своего аэроузла…»*

В архивных документах отмечаются случаи, когда не только рядовые летчики из состава вылетающей на боевое задание группы Ил-2, но и ведущие не всегда могли толком объяснить, какое боевое задание им поставлено, куда нужно лететь и что нужно бомбить и штурмовать, не говоря уже о таких тонкостях, как порядок следования к цели, направление захода на цель и выхода из атаки, распределение целей между экипажами и порядок применения оружия, место сбора после атаки и т. д.

Отсутствие достоверных разведданных о противнике и его намерениях в этот период войны вынуждало командующих фронтами ставить задачи на поражение авиацией одновременно как можно большего числа целей, что приводило к распылению и без того малочисленных сил ВВС фронтов. Более того, это требование зачастую удовлетворялось путем растаскивания полноценных штурмовых авиаполков на отдельные группы, которыми пытались заткнуть дыры на разных направлениях. Такие действия приводили не только к резкому снижению эффективности подавления войск противника, но и к большим потерям летного состава и самолетов.

Однако все же главным обстоятельством, определявшим недостаточную эффективность авиационной поддержки войск в это время, являлось отсутствие в ВВС КА эффективных противотанковых средств поражения, тогда как действовать приходилось в основном по бронированным целям вермахта.

В директиве ставки Верховного командования от 11 июля 1941 г. отмечалось: *«В истекшие 20 дней войны наша авиация действовала главным образом по механизированным и танковым войскам немцев. В бой с танками вступали сотни самолетов, но должного эффекта достигнуто не было…»*

Действительно, как показали полигонные испытания, проведенные уже в ходе войны в НИП АВ ВВС КА, штатные авиационные пушки ШВАК и ВЯ-23 Красной Армии оказались малоэффективными при стрельбе по немецким танкам. Хорошие результаты при стрельбе по немецким трофейным танкам показывала только 37-миллиметровая авиапушка конструкции Б.Г. Шпитального ШФК-37. Однако самолетов с 37-миллиметровыми авиапушками к началу войны с Германией на вооружении ВВС КА не было.

Опыт боевого применения реактивных снарядов оказался неоднозначным. Среди строевых летчиков и командного состава ВВС КА существовали прямо противоположные точки зрения.

Некоторая часть боевых летчиков и командиров считала, что реактивные снаряды не эффективны в бою вследствие их большого рассеивания и предлагали снять ракетные орудия с Ил-2.

Другая часть летного и командного состава, как правило, это летчики и командиры с большим боевым опытом, наоборот, считала, что *«ракетные снаряды и пушки – основное оружие самолета»*, и настаивала на увеличении числа ракетных орудий до 10–12, *«хотя бы за счет снятия бомбовой нагрузки»*: «*… Нерационально хорошую, дорогую машину посылать на штурмовку с малым числом РС».*

В начале 1942 г. на Северо-Западном фронте два серийных Ила были оборудованы местными умельцами под подвеску 8 РС-82 и 8 РС-132 и затем успешно испытаны в боях. Кроме этого, в архивных документах имеются сведения о применении в бою вариантов Ил-2 с подвеской 24 (!) РС-82.

Имеющееся отрицательное мнение летного и командного состава ВВС в отношении эффективности РС объясняется главным образом повышенными дальностями пуска и неиспользованием всего комплекта снарядов в одном залпе. При грамотном использовании РС, то есть залпом с предельно допустимых по условиям безопасности дистанций, результаты стрельб были на порядок лучше.

Реактивные снаряды с бронебойной и осколочно-фугасной боевой частью типа РБС-82, РБС-132 и РОФС-132 имели существенно лучшие показатели рассеивания при стрельбе и значительно превосходили РС по бронепробиваемости.

К сожалению, Наркомат вооружения не смог наладить их устойчивое серийное производство практически до середины войны. Массовое применение на полях сражений РБС-132 и РОФС-132 отмечается лишь с весны 43-го, а РБС-82 – с лета

1944 г.

Вполне успешным было применение экипажами Ил-2 ампул АЖ-2 с самовоспламеняющейся жидкостью КС. Для поражения танка или автомашины было достаточно одного попадания ампулы. В случае массового сброса ампул обеспечивалась вполне приемлемая для боевого применения вероятность поражения целей.

Основным же средством поражения наземных целей в первом периоде войны оставались авиабомбы.

Наиболее «ходовыми калибрами» штурмовой авиации при действии на поле боя и в ближайшем тылу противника оказались фугасные авиабомбы калибра 50 кг, осколочные авиабомбы калибра 25 кг, а также более мелкого калибра.

Лучшие результаты при действии по танкам в то время показывали фугасные авиабомбы ФАБ-100, осколки которых пробивали броню толщиной до 30 мм при подрыве на расстоянии 1–5 м от танка. Кроме этого, от взрывной волны разрушались заклепочные и сварные швы танков. Но преимущество «сотки» реализовывалось лишь при условии сбрасывания их с высот не менее 300–500 м с использованием взрывателей мгновенного действия. Применение ФАБ-100 с бреющего полета было возможно лишь со взрывателем замедленного действия. Это сильно снижало эффективность поражения подвижных целей (танки, автомашины и т. д.), так как за время замедления взрывателя (22 сек.) последние успевали отъехать на значительное расстояние от места падения бомбы.

Фугасные авиабомбы калибра 50 кг обеспечивали поражение осколками танковой брони толщиной лишь 15–20 мм при разрыве в непосредственной близости (0,5–1 м).

В то же время вероятность попадания авиабомбы в танк или другую малоразмерную цель с горизонтального полета даже с небольшой высоты была весьма и весьма невысокой, особенно в реальных условиях боя, когда цели рассредоточены на значительной площади, как правило, хорошо маскировались и вследствие этого трудно обнаруживались с воздуха.

Положение отчасти спасало наличие в составе вооружения Ил-2 кассет мелких бомб КМБ (с августа 42-го – КМБ-2). Четыре кассеты обеспечивали общую загрузку до 600 кг осколочными бомбами калибра от 2,2 до 25 кг и позволяли «засеять» бомбами значительную площадь.

Состав групп Ил-2 в начальный период войны в среднем не превышал трех-пяти самолетов. Атака цели производилась одиночными самолетами с высот от минимально допустимой по условиям безопасности полета 20–25 м и до 150–200 м с

использованием всего арсенала вооружения в одном заходе. Подход к цели как в первом, так и во втором случаях производился на бреющем полете, причем во втором случае перед целью энергично выполнялась «горка» с набором требуемой для атаки высоты.

В случае отсутствия над целью истребителей противника или при слабой ПВО цель атаковалась штурмовиками в нескольких заходах (обычно два-три захода).

При действиях Ил-2 с бреющего полета легче достигались: внезапность удара по цели и уклонение от встреч с немецкими истребителями, ввиду трудности обнаружения штурмовиков на фоне местности, а при встрече с последними немецкие летчики не могли эффективно атаковать Илы, так как были стеснены в маневре.

К основным недостаткам бреющего полета и атак наземных целей с него можно отнести сложность выполнения маневра и ориентирования на местности во время выхода на цель, а также практическую невозможность ведения прицельной стрельбы и бомбометания. Кроме того, малое время пребывания над целью затрудняло рациональное распределение сил группы и огневых средств.

Как показал опыт боевых действий, а позже и полигонные испытания в НИП АВ ВВС, применение Ил-2 с бреющего полета не позволяло в полном объеме использовать все возможности этой машины, более того, было совершенно неправильным и оправдывалось лишь малочисленностью Ил-2 в составе фронтов и плохой организацией прикрытия своими истребителями.

«Особенно неумело применяются штурмовики (Ил-2), которые, боясь поражения, неразумно подчас используют бреющий полет на всем маршруте, в результате чего бывают потери ориентировки и невыполнение задания…» – отмечалось по этому поводу в указаниях штаба ВВС Западного фронта от 08.08.41 г.

Учитывая довольно успешный опыт применения истребителей старых типов для нанесения штурмовых ударов по наземным целям, в августе – сентябре 1941 г. была сделана попытка повысить эффективность авиационной поддержки войск путем формирования смешанных групп, состоящих из Ил-2 и истребителей типа И-153, И-15-бис, пушечных И-16 и ЛаГГ-3, которые базировались на одном аэродроме. При этом истребители находились в оперативном подчинении командира полка штурмовиков. Вполне естественно, такой «разношерстный» боевой состав значительно затруднял построение боевого порядка

и управление группой в бою. Поэтому вскоре от формирования разнородных штурмовых авиагрупп отказались.

С целью улучшения условий атаки малоразмерных наземных целей с июля 1941 г. стали практиковать выведение ударной группы штурмовиков лидером. В качестве лидера применялись Су-2, Пе-2 или истребители. Для обозначения цели использовались бомбы и ампулы АЖ-2.

Начиная с августа 1941 г. летный состав 66-го ШАП ВВС Резервного фронта по инициативе комполка полковника Щегликова стал применять самолеты Ил-2 с высот 600—1000 м, атакуя цели с пикирования в нескольких заходах. Условия обнаружения целей, построение боевого захода, прицеливания и стрельбы заметно улучшились, и, как следствие, повышалась точность стрельбы и бомбометания. Эффективность ударов штурмовиков заметно возросла, но увеличились и потери от огня МЗА противника. В этой связи командующий ВВС Резервного фронта генерал-майор Е.М. Николаенко, анализируя боевую работу полка, к сожалению, не понял всю ценность этого начинания для ВВС КА и категорически запретил действовать экипажам Ил-2 со средних высот. Понимая всю несуразность этого запрета, командир полка полковник Щегликов настаивал на повышении высот боевого применения Ил-2, за что и был наказан.

«…За невыполнение моих личных указаний об использовании Ил-2 с высот до 200–300 м командиру 66-го ШАП полковнику Щегликову объявляю выговор и предупреждаю о неполном служебном соответствии», – гласила директива командующего от 14.08.41 г.

В итоге правильная идея, обеспечивающая значительное повышение боевой эффективности Ил-2, осталась неизвестной летному составу штурмовой авиации Красной Армии и была заново «открыта» лишь весной 1942 г.

Приказом Наркома Обороны от 19.08.41 г. был введен новый порядок награждения летчиков за успешные боевые вылеты. В соответствии с этим приказом летчики штурмовой авиации представлялись к боевой награде и получали денежную премию в размере 1000 рублей за 10 успешных боевых вылетов днем или 5 вылетов ночью по разрушению и уничтожению объектов противника. За последующие 10 боевых вылетов летчик-штурмовик мог быть представлен ко второй правительственной награде и к денежной премии в размере 2000 рублей. К представлению на звание Героя Советского Союза пилот Ил-2 имел право после 30 успешных боевых заданий днем или 20 боевых заданий ночью. Кроме этого, летчики штурмовой авиации

представлялись к правительственной награде и к премии в размере 1500 рублей за 2 лично сбитых немецких самолета. За 5 сбитых самолетов противника пилот Ил-2 представлялся ко второй правительственной награде и к денежной премии в 2000 рублей. За 8 лично сбитых самолетов летчик-штурмовик представлялся к званию Героя Советского Союза и к денежной премии в 5000 рублей. Командир и комиссар штурмовой эскадрильи, выполнившей не менее 100 успешных боевых вылетов при потере не более трех Ил-2, представлялись к правительственной награде. Командир и комиссар штурмового авиаполка, успешно выполнившего не менее 250 боевых вылетов при потере не более шести Ил-2, представлялись к орденам Ленина.

Отныне все летчики, совершившие вынужденные посадки с убранными шасси или другие действия, выводящие материальную часть из строя без уважительных причин, должны были рассматриваться как дезертиры и предаваться суду Военного трибунала…

7 августа 1941 г. было принято решение ГКО, а за ним, 10 августа, вышел приказ командующего ВВС КА генерала П.Ф. Жигарева, согласно которому все штурмовые полки должны были перейти на трехэскадрильный состав с 33 самолетами в каждом полку. Однако в связи с большими потерями и огромными трудностями восполнения потерь в самолетном парке в этот период войны организационно-штатная структура была пересмотрена. Приказом Наркома Обороны от 20 августа 1941 г. все штурмовые авиаполки, на вооружение которых поступали Ил-2, стали формироваться в составе двух эскадрилий по девять Ил-2 в каждой и двух машин в управлении полка (самолеты командира и его заместителя) – всего 20 самолетов.

Положение усугублялось еще и тем обстоятельством, что командование ВВС КА не уделяло в этот период войны должного внимания таким важным вопросам, как обеспечение надежного истребительного прикрытия штурмовиков и обучение летчиков-штурмовиков воздушному бою. Иногда на целую группу Ил-2 в качестве прикрытия выделялись всего один-два истребителя, а сами штурмовики при атаке неприятеля вместо того, чтобы принять бой, поддерживая друг друга огнем, пытались на скорости уйти от истребителей противника.

Немецкие «Мессершмитты» по всему комплексу летно-боевых качеств обладали явным преимуществом перед советскими истребителями, а летный и командный состав люфтваффе накопил огромный опыт воздушных боев и в этом отношении заметно превосходил советских летчиков и командиров, поэтому

большие потери штурмовиков были вполне закономерным результатом.

В среднем в начальный период войны (июль – сентябрь 1941 г.) на одну боевую потерю Ил-2 приходилось 8–9 самолетовылетов, хотя в отдельных полках живучесть Ил-2 не превышала 3–4 боевых вылетов.

К осени 1941 г. положение дел с боеспособностью штурмовых авиаполков ВВС КА усложнилось еще больше.

Дело в том, что в условиях массового и поспешного освоения новой авиатехники произошло резкое снижение уровня подготовки технического состава авиаполков, поскольку соответствующая переподготовка вновь прибывающих специалистов практически не проводилась. Инженерно-авиационная служба авиачастей в это время на 90 % была укомплектована техническим составом без специального образования, не имевшим ни достаточного опыта, ни глубоких знаний правильного обслуживания и ремонта неисправностей и боевых повреждений самолетов, оснащенных моторами жидкостного охлаждения. Вследствие этого новая боевая техника *«успешно калечилась»* на своих аэродромах и без противника.

Кроме того, в связи с приходом в авиационную промышленность малоквалифицированной рабочей силы – в лучшем случае выпускников ремесленных училищ, реально же подростков и женщин без специальной подготовки – качество сборки и эксплуатационная надежность штурмовиков Ил-2 резко ухудшились.

Как следствие этих недостатков, многие Илы до фронта просто не долетали – терпели аварии и катастрофы при перегоне с мест формирования полков к фронту, а на самих фронтах процент неисправных Ил-2 был очень высок, как, впрочем, и других типов самолетов. По состоянию на 1 октября 1941 г. в действующей армии почти половина штурмовиков Ил-2 были неисправными, а на 5 декабря – одна треть.

В октябре – ноябре резко возросли небоевые потери матчасти. В некоторых полках и дивизиях они почти равнялись боевым потерям. И это при условии, что подавляющая часть летчиков имели довоенную подготовку.

В сложившейся весьма сложной ситуации командование предпринимало самые жесткие меры с тем, чтобы ситуация не вышла из-под контроля и полки не утратили боеспособность. Командующий ВВС КА генерал П.Ф. Жигарев в декабре 1941 г. предупредил командующих ВВС фронтов и тыловых Военных округов о личной ответственности за небоевые потери матчасти и потребовал *«все случаи небоевых потерь тщательно расследовать,*

привлекать виновных к ответственности по условиям военного времени…»

Как известно, «разбирались» в то время жестко. Например, 25 декабря в 232-м ШАП лейтенант Платонов, не выполнив боевого задания, посадил Ил-2 с убранным шасси. Штурмовик вышел из строя. Во время следствия свои действия летчик объяснил тем, что *«в полете начало пробивать масло в кабину, и он решил вернуться на аэродром»*, а идя на посадку, *«поставил рычаг на выпуск шасси, но так как сигнальный прибор был неисправный, не знал, что шасси не выпустились…»* В результате Платонов был исключен из членов ВЛКСМ и предан суду Военного трибунала…

В июне – июле 1942 г. после проведения всесторонних исследований действенности вооружения Ил-2 применительно к укоренившимся в строевых частях способам нанесения ударов в НИП АВ ВВС была разработана более рациональная тактика его боевого применения, повышающая эффективность ударов примерно в 2–2,5 раза.

В соответствии с результатами стрельб в воздухе с самолета Ил-2 по немецкой технике было установлено, что атаковать короткую цель (танк, автомашина и т. д.) необходимо как минимум в трех заходах с крутого планирования под углами 25–30 градусов с высот 500–700 м.

Например, в первом заходе осуществляется пуск РС залпом из четырех снарядов с дистанции 300–400 м. Во втором заходе выполняется сброс авиабомб на выходе из пикирования, и, начиная с третьего захода, цель обстреливается пушечно-пулеметным огнем с дистанций не более 300–400 м.

Атаку длинной цели (скопление пехоты и автотранспорта и т. д.) лучше всего было производить с бреющего полета и с планирования под углом 5—10 градусов с высот 100–200 м с последующим заходом на бомбометание.

В любом случае обязательным условием применения вооружения Ил-2 являлось раздельное использование каждого вида оружия.

В заключение отчета по испытаниям специалисты НИП АВ ВВС отмечали, что: *«…Для более рационального использования существующего вооружения самолета Ил-2 в борьбе с немецкими танками необходимо выделить штурмовые авиаполки, вооруженные Ил-2 с авиапушками ВЯ 23 мм, основной задачей которых должно быть действие по танкам. Летный состав этих частей должен пройти спецподготовку…Обратить особое внимание на повышение качества боевой подготовки летного состава штурмовых частей в ЗАП в прицельной стрельбе и*

бомбометании».

К сожалению, специальных противотанковых авиачастей, натренированных в борьбе с бронетехникой, в составе ВВС КА до конца войны так и не было создано.

Неудачей закончилась попытка повысить боевые свойства штурмовиков Ил-2 путем установки двух 37-миллиметровых пушек ШФК-37. К сентябрю 1942 г. было построено 12 таких самолетов, из которых 9 были направлены под Сталинград в 688-й ШАП 16-й ВА Донского фронта и одно звено – на Западный фронт в 289-й ШАП 1-й ВА.

Под Сталинградом Ил-2 с ШФК-37 действовали главным образом по самолетам на аэродромах и автотранспорту противника. В отдельных случаях – по огневым точкам на поле боя, бронемашинам и танкам.

Оказалось, что малый запас продольной устойчивости и усложнение техники пилотирования Ил-2 с ШФК-37 в сочетании с недостаточной жесткостью крыльевых пушечных установок и сильной отдачей самих пушек при стрельбе приводили к тому, что строевые летчики в одной прицельной очереди могли использовать не более трех-четырех снарядов. В результате установка пушек ШФК-37 на самолет Ил-2 у большинства летчиков 688-го ШАП поддержки не нашла.

Что касается трех Ил-2 с ШФК-37, отправленных на Западный фронт, то их опыт боевого применения был более удачным.

Поскольку 289-й ШАП специально был подготовлен для действий по срыву железнодорожных перевозок, то Ил-2 с ШФК-37 проходили «обкатку», «работая» в основном по железнодорожным составам на перегонах и станциях.

Во всех вылетах действия Ил-2 с ШФК-37 сводились к поражению паровоза и грузов на платформах и в вагонах. Прекрасные результаты получались, если в составе эшелона находились цистерны с горючим. Для вывода из строя паровоза и немедленной его остановки оказалось достаточным двух пробоин в котле. Отмечалось, что снаряды БЗТ-37 поражали котел паровоза уже с первой очереди, поэтому летчик с хорошей летной и стрелковой подготовкой мог нанести поражения паровозу в двух-трех атаках. При этом паровоз выводился из строя в среднем до четырех часов и более. Эшелон останавливался, и появлялась возможность его быстрого уничтожения ударами других групп штурмовиков. Попадания 37-миллиметровых снарядов в тендер паровоза производили сильные разрушения приборов управления и наносили поражения личному составу бригады, что также приводило к остановке эшелона.

В целом летный состав 289-го ШАП оценил новый штурмовик положительно, отметив, однако, что для успешного применения самолета в бою требуется повышенная подготовка летного состава в пилотировании самолета и прицельной стрельбе из пушек короткими очередями.

Отметим, что летчики 289-го ШАП прошли специальную подготовку для действий на предельном радиусе и в сложных метеоусловиях и имели большой налет на Ил-2 и боевой опыт, тогда как летный состав 688-го ШАП – в основном летчики-сержанты военного выпуска, большого налета на Ил-2 и опыта не имели. Очевидно, это сказалось и на выводах по испытаниям Ил-2 с «большими пушками».

В конечном итоге Ил-2 с пушками ШФК-37 в крупномасштабное серийное производство запущен не был.

К лету 1942 г. высоты боевого применения Ил-2 были повышены до 600—1200 м, а в штурмовых авиачастях Красной Армии стали широко осваивать методы нанесения ударов с пикирования.

Основной боевой единицей штурмовиков являлась эскадрилья. При этом, как показал боевой опыт, наибольшей гибкостью и маневренностью в воздухе обладала группа в составе не более 6–8 самолетов Ил-2.

Поиск оптимальных форм боевого применения Ил-2, обеспечивающих одновременно как эффективное подавление наземной цели, так и защиту штурмовиков от атак истребителей противника, привел к применению боевого порядка «замкнутый круг самолетов».

Атака цели производилась с пикирования под углами 25–30° со средних высот группами не менее 6–8 Ил-2. Поиск малоразмерных и подвижных целей на поле боя существенно облегчался, улучшались условия прицеливания, повышалась точность стрельбы и бомбометания. При этом каждый экипаж имел достаточную свободу маневра для осуществления как прицельного бомбометания и стрельбы по наземной цели, так и огневого воздействия на немецкие истребители, атакующие впередиидущий штурмовик.

Считается, что первыми, кто применил этот боевой прием, были летчики 288-го ШАП 243-й ШАД ВВС Северо-Западного фронта. В мае 1942 г. они атаковали цель из «замкнутого круга». Но это не совсем так. На первенство в этом вопросе претендует инструкторский состав 1-й запасной авиабригады. Возможно, что боевой порядок «круг» впервые был применен на фронте где-то в ноябре или в начале декабря 1941 г. Во всяком случае, особенности применения «круга» обсуждались в конце декабря

1941-го на I Военно-технической конференции при 1-й ЗАБ в Куйбышеве. Но тогда у большей части летного состава «круг» и атаки со средних высот большого энтузиазма не вызвали. Слишком сильно верили летчики-штурмовики в бреющий полет как единственное средство спасения от истребителей люфтваффе – основного противника Ил-2 в тот период. Найти действительного автора «круга» пока не удалось.

Отметим, что, как следует из архивных документов, инструкторский состав 1-й ЗАБ претендует и на первенство во внедрении в практику метода бомбометания Ил-2 с пикирования со средних высот.

Боевой порядок «круг» самолетов стал основным тактическим приемом Ил-2 при нанесении бомбоштурмовых ударов по наземным целям.

Позже штурмовыми авиаполками стал применяться «свободный круг», в этом случае выдерживалось лишь общее направление «круга», дистанция между Ил-2 могла изменяться, и имелась возможность выполнять довороты влево и вправо. Во всем остальном каждому летчику предоставлялась полная свобода действий.

Отметим, что, несмотря на массу достоинств боевого порядка «круг», последний все же не обеспечивал огневую поддержку экипажа, выходящего из атаки, так как идущий следом штурмовик в это время был занят атакой цели и не мог эффективно противодействовать как зенитной артиллерии, так и немецким истребителям. Это позволяло противнику сосредоточивать огонь зенитной артиллерии и усилия своих истребителей на самолете, выходящем из атаки.

В этой связи в боевой состав групп Ил-2 стали включать специальную группу, которая перед выходом на цель ударной группы осуществляла подавление ПВО противника в районе цели.

Боевой опыт штурмовых авиаполков 8-й ВА показал, что для эффективного подавления зенитных точек необходимо было выделять не менее двух-четырех экипажей из состава группы в шесть-десять Ил-2. В случае особо сильной ПВО рекомендовалось подавлять зенитные расчеты огнем всей группы и только после этого атаковать цель.

Оценки показывают, что если для огневого подавления МЗА противника выделялось звено Илов, то вероятность поражения зенитным огнем атакующих цель Ил-2 снижалась примерно в 2 раза.

Поскольку специализированных боевых самолетов (фронтовых бомбардировщиков, разведчиков и т. д.) на фронте катастрофически не хватало, то для восполнения «пробела» в

системе авиационного вооружения командование ВВС КА пыталось использовать имеющиеся под рукой штурмовики, благо что Ил-2 обладал некоторым «запасом» универсальности и производился в больших количествах.

По этим причинам самолеты Ил-2, помимо штурмовых действий, привлекались и для выполнения несвойственных штурмовикам боевых задач, а именно: ведение визуальной и инструментальной разведки в интересах авиационного и общевойскового командования, бомбардировка скоплений войск в тылу противника, разрушение железнодорожных станций, нанесение ударов по надводным кораблям и транспортам противника и т. д.

17 июня 1942 г. приказом Народного Комиссара Обороны категорически запрещался выпуск в боевой вылет штурмовиков Ил-2 без бомбовой нагрузки. Более того, «стандартная» бомбовая нагрузка для Ил-2 в различных вариантах была установлена в 600 кг – так называемый «сталинский наряд». При этом *«…за каждые 4 вылета с полной бомбовой нагрузкой* (т. е. 600 кг. – **Прим. авт.**) *при выполнении боевого задания по бомбометанию и штурмовым действиям по живой силе противника или по танкам и мотоколоннам…»* для летчиков-штурмовиков устанавливалось *«денежное вознаграждение в размере 1000 рублей»*.

В июне 1942 г. заместитель начальника артиллерии Красной Армии генерал Тихонов обратился к главному инженеру ВВС КА генералу А.И. Репину с просьбой в кратчайшие сроки организовать сравнительные испытания двухместных самолетов Як-7В и Ил-2У в качестве разведчиков и корректировщиков артогня.

По результатам сравнительных испытаний этих машин в 623-м ШАП Главное управление начальника артиллерии отдало предпочтение Ил-2У, требовавшему меньших переделок и обеспечивавшему лучшие условия для работы наблюдателя. В дальнейшем был создан и выпускался в небольших количествах самолет Ил-2КР – разведчик-корректировщик огня артиллерии.

Необходимо отметить, что эффективность боевого применения Ил-2 при решении «нештурмовых» задач была все же не настолько высока, как того хотелось бы.

С началом использования Ил-2 в качестве дневного бомбардировщика выяснилось, что для эффективного решения боевых задач самолету явно не хватает «веса» и «калибра» бомбовой нагрузки. Требовалось «поднять» бомбовую нагрузку как минимум до 1000 кг и ввести в номенклатуру подвешиваемых бомб авиабомбы калибра 500 кг.

Кроме этого, имеющаяся на Ил-2 специальная разметка

бронекозырька и капота самолета не обеспечивала требуемые точности бомбометания со средних высот. В основном летчики осуществляли бомбометание по выдержке времени, то есть по «сапогу». Использование же разработанного в июле 1942 г. специального временного механизма штурмовика ВМШ-2, повышающего точности бомбометания с горизонтального полета и с пикирования, поддержки у летного состава не нашло по причине ограниченности диапазона высот боевого применения и дискретности их выбора.

Бомбометание с горизонтального полета с помощью ВМШ-2 могло производиться с высот 70, 100, 200, 300 м и выше (все кратно 100 м), а бомбометание на выходе из пикирования только с высоты 400 м, хотя ввод в пикирование осуществлялся с различных высот (от 600 м до 1200 м). Это приводило к излишнему однообразию тактических приемов над целью, и противник наносил Ил-2 тяжелые потери, в основном огнем МЗА.

Как разведчик Ил-2 оказался почти «слепым», а использование самолета в качестве морского «хантера» серьезно ограничивалось недостаточной дальностью полета, отсутствием необходимых аэронавигационных приборов и несоответствием системы вооружения степени уязвимости надводных целей противника.

С поднятием «рабочих» высот резко обострилась проблема истребителей люфтваффе. Действия Ил-2 со средних высот без прикрытия своих истребителей стали практически невозможными, так как при уходе группы от цели замыкающие самолеты обычно отставали, подвергались атакам истребителей противника и, *«как закон»*, сбивались. Даже при наличии прикрывающих истребителей было практически трудно обеспечить защиту штурмовиков в растянутом боевом порядке. Отсутствие же налаженной двусторонней радиосвязи между штурмовиками и истребителями сопровождения только усугубляло положение.

Потери самолетов Ил-2 от воздействия истребительной авиации противника, усредненные за период 1941–1942 гг., составили около 60 % от общего числа не вернувшихся штурмовиков. В некоторых частях и соединениях потери Ил-2 от истребителей доходили до 80 % всех боевых потерь.

В силу огромных потерь от истребителей у летного состава штурмовых авиачастей Красной Армии в это время, как выразился командир 11-й ГвШАД полковник А.Г. Наконечников, *«…было такое настроение, что штурмовику драться с истребителями противника вообще невозможно… мол, «летчик-штурмовик – это смертник», а у некоторых слабых духом, которые*

боялись за свою жизнь, появлялась трусость». По этим причинам *«…группы штурмовиков при встрече с истребителями противника в бой не вступали, а чаще всего по существу бежали с поля боя на бреющей высоте, в результате чего несли колоссальные потери, нередко теряя полные группы»*.

Бронекоробка Ил-2 в типовых условиях боев не спасала от разрушающего действия боеприпасов немецких 20-миллиметровых авиационных пушек и крупнокалиберных пулеметов, не говоря уже о снарядах 37-миллиметровых зенитных автоматов. Хорошая защита обеспечивалась только от пуль нормального калибра.

Для поражения штурмовика Ил-2 было достаточно в среднем одного попадания снарядов калибра 37 мм или трех-четырех попаданий 20-миллиметровых снарядов.

Наиболее решительные и передовые летчики-штурмовики в поисках путей снижения потерь Ил-2 от истребителей пришли к единственно правильному выводу: Ил-2 может и должен вести активный воздушный бой с истребителями противника.

Практическая отработка боевых приемов борьбы с истребителями показала, что оптимальным боевым приемом борьбы группы Ил-2 были «ножницы». Уходить из-под атаки «Мессершмитта» сзади летчикам Илов было целесообразно скольжением с креном 20 градусов. В этом случае «мессер» лишался возможности вести по штурмовику прицельный огонь.

Основным же тактическим приемом Ил-2 при отражении атак истребителей люфтваффе стал боевой порядок «круг» самолетов.

Для построения эффективного оборонительного «круга» в группе должно было быть не менее шести Ил-2. Каждый из экипажей, находясь в «кругу», нес полную ответственность за защиту впередиидущего самолета и не имел права оставлять своего места. Экипажи были обязаны в целях отражения атак истребителей маневрировать по горизонту разворотами влево и вправо, а по вертикали кабрированием и планированием.

В тех случаях, когда штурмовики прикрывались своими истребителями, оборонительный «круг» строился ниже истребителей, образуя нижний ярус, что создавало условия для хорошего взаимодействия между истребителями прикрытия и штурмовиками.

Для обеспечения лучших условий ведения воздушного боя от командиров полков и ведущих групп требовалась в каждом полете организация надежной двухсторонней радиосвязи между штурмовиками и истребителями прикрытия.

Показательные воздушные бои, разработка рекомендаций по ведению воздушного боя и, самое главное, усилия комсостава ВВС

КА по внедрению в сознание летчиков веры в боевые возможности Ил-2 и уверенности в своих силах сделали свое дело: в анналах истории войны имеется много поучительных примеров успешного проведения воздушных боев на Ил-2.

Так, 3 сентября 1942 г. командир эскадрильи 694-го ШАП 3-й ВА капитан П.С. Виноградов после нанесения в составе шести Ил-2 бомбоштурмового удара на выходе из атаки подвергся нападению четырех истребителей люфтваффе Bf109F. *«…Невзирая на численное превосходство противника, оставшись один, смело вступил в бой с истребителями, в котором сбил 2 Ме-109F, остальных заставил покинуть поле боя»*. Через шесть дней приказом командующего ВВС КА генерал-лейтенанта А.А. Новикова за проявленные мужество и храбрость Виноградову было присвоено внеочередное воинское звание «подполковник», и он был назначен на должность командира 684-го ШАП.

5 февраля 1943 г. группа Ил-2 299-й ШАД 15-й ВА вследствие нехватки истребителей была послана в район г. Ливны на прикрытие (!) боевых порядков наземных войск от ударов немецкой бомбардировочной авиации. После окончания патрулирования при уходе от линии фронта лейтенант Кальчик отстал от группы и был атакован со стороны задней полусферы одним Bf109. Видя, что «Мессершмитт» догоняет его на большой скорости, лейтенант убрал газ и довернул штурмовик вправо. Истребитель выскочил из-под левой плоскости вверх. Лейтенант Кальчик довернул свой Ил и дал по противнику пушечную очередь – объятый пламенем истребитель врезался в землю. В это время Ил-2 был атакован слева сзади еще одним «Мессершмиттом». Когда противник сблизился на дистанцию открытия огня, лейтенант Кальчик повторил тот же маневр, но с доворотом влево. В результате «мессер» выскочил вперед Ил-2 из-под правой плоскости. От пушечной очереди Bf109 буквально развалился на части и упал на землю. Свидетелем этого воздушного боя стал командующий 15-й ВА генерал-майор Пятыхин. По окончании боя генерал немедленно послал командиру 299-й ШАД полковнику Крупскому телеграмму:

«За мужество в воздушном бою в районе Ливны летчика-штурмовика, сбившего два Ме-109, награждаю орденом Красного Знамени. Сообщите фамилию героя». Вечером этого же дня лейтенанту Кальчику был вручен орден.

Отметим, что наивысший результат среди советских летчиков-штурмовиков в борьбе с немецкими истребителями показал дважды Герой Советского Союза капитан А.Н. Ефимов

(будущий маршал и Главком ВВС), воевавший в годы войны сначала в 198-м, а затем в 62-м штурмовых авиаполках.

Выполнив за годы войны 285 боевых самолетовылетов, А.Н. Ефимов 58 раз вел воздушные бои с немецкими истребителями, в которых официально сбил семь самолетов противника. На его счету успешные воздушные бои в одиночку против четверки и против восьмерки истребителей люфтваффе.

Пилотируя Ил-2 на грани его возможностей, Ефимов затягивал немецкие истребители на малые высоты, где они не могли воспользоваться преимуществом в скорости и маневре, и добивался успеха.

В связи с большими потерями штурмовиков от истребителей люфтваффе с октября 1942 г. в серийное производство был запущен двухместный вариант Ил-2 с оборонительной установкой под пулемет УБТ.

Кабина воздушного стрелка была оборудована за пределами бронекорпуса. Стрелок размещался спиной к задней бронеперегородке на подвесной брезентовой лямке и был защищен со стороны хвоста самолета бронеплитой толщиной 6 мм. Бронезащита снизу, с боков и сверху отсутствовала. Фактически воздушный стрелок на Ил-2 был «голым» по пояс, поскольку бронещиток в типовых условиях боев носил весьма формальный характер, так как пробивался боеприпасами немецких авиапушек и крупнокалиберных пулеметов.

Считалось, что мощность огня пулемета УБТ в сочетании с маневром штурмовика вполне обеспечивает надежную защиту от атак истребителей противника со стороны задней полусферы.

Рост полетного веса привел к увеличению нагрузки на крыло и к уменьшению энерговооруженности штурмовика. Одновременно сдвиг центровки назад привел к ухудшению взлетно-посадочных характеристик и пилотажных качеств самолета. Вертикальная и горизонтальная маневренность ухудшилась. Усложнилось и боевое маневрирование.

Положение несколько спасла установка на Ил-2 форсированного на взлетном режиме мотора АМ-38ф. Взлетные характеристики Ил-2 улучшились. Максимальная скорость и скороподъемность у земли возросли.

После перевооружения штурмовых авиачастей на двухместный вариант Ил-2 и изменения тактики его боевого применения потери Илов уменьшились в среднем в 1,5–2 раза.

Однако собственно боевые возможности Ил-2 АМ-38ф при действии по наземным целям заметно снизились.

Поскольку в продольном отношении штурмовик стал более неустойчивым, то условия для ведения прицельного огня из

стрелково-пушечного вооружения самолета, особенно на планировании и в боевом порядке «круг», ухудшились. Введение боковых поправок в прицеливание стало несколько сложнее, особенно для молодого летного состава, имеющего невысокую летную подготовку.

Кроме этого, недостаточная устойчивость в продольном отношении и большая инертность требовали от летчиков повышенного внимания при пилотаже в составе группы, особенно при выполнении виражей и боевых разворотов, а также увеличенных дистанций между самолетами в боевых порядках.

Соответственно усложнилось и выполнение боевого маневрирования при атаке цели и противозенитного маневра (с потерей скорости и с несколько меньшими перегрузками). Как следствие, вероятность сбития Ил-2 огнем малокалиберной зенитной артиллерии оказывалась повышенной.

Одновременно с совершенствованием тактики боевого применения авиации на поле боя полным ходом шла работа по совершенствованию организационной структуры и управления авиасилами Красной Армии.

После создания 5 мая 1942 г. 1-й воздушной армии к концу года были реорганизованы в воздушные армии все остальные ВВС действующих фронтов.

Одновременно с этим происходило формирование авиационных корпусов резерва Главного командования и переформирование в однородные смешанных авиадивизий и авиаполков.

Штурмовая авиадивизия теперь стала состоять из трех штурмовых авиаполков и одной отдельной штрафной штурмовой эскадрильи.

Штурмовые авиаполки переводились на 32-самолетный состав: 2 эскадрильи по 10 Ил-2 и 2 Ил-2 в управлении полка (самолеты командира и штурмана полка).

Несмотря на увеличение численного состава штурмовых авиаполков, новые штаты все еще не отвечали требованиям войны. Боевой опыт показал, что эскадрилья из 10 самолетов уже на третий-четвертый день боев из-за потерь «выдыхалась» и обычно могла работать только шестеркой, что не позволяло должным образом организовывать борьбу с зенитной артиллерией и истребительной авиацией противника…

По общему мнению, требовалось штат штурмовой эскадрильи увеличить до 14 самолетов (3 звена по 4 Ил-2 и по одному самолету у командира и штурмана эскадрильи), а штат полков – до 45 Ил-2, 1 Ил-2У и 1 У-2. В этом случае эскадрилья из 14 самолетов в основном работала бы восьмеркой. Кроме того, два

командирских Ил-2 являлись как бы резервными, что позволяло продолжительное время строить боевые порядки эскадрильи в зависимости от задачи и обстановки. На 40-самолетный состав штурмовых авиаполков ВВС КА перешли только в 1944 г.

Относительная простота изготовления самолетов на авиазаводах и освоения летным составом при переучивании позволяла довольно быстро формировать маршевые авиаполки на штурмовиках и восполнять убыль штурмовой авиации на фронте. Однако в вопросах формирования, комплектования и боевой подготовки штурмовых авиаполков имели место серьезные просчеты.

Дело в том, что восполнение потерь воздушных армий в этот период осуществлялось путем вывода из их составов штурмовых авиаполков, понесших наибольший урон, и ввода в бой свежих маршевых полков. В свою очередь, прибывшие на замену полки вследствие *«некоторого отхода летного состава и материальной части»* уже через несколько дней имели в строю не более четырех-пяти исправных машин. Быстрая потеря боеспособности полков приводила к частой их сменяемости на фронте. При этом опытный летный состав из фронтовых полков, успевший к моменту вывода с фронта хорошо изучить район боевых действий, тактику немецких зенитчиков и истребителей, а также боевые возможности Ил-2 и тактику его применения, надолго выбывал из боя. Более того, выводимые в тыл авиаполки нередко подвергались коренной реорганизации, в результате чего теряли боевые традиции и преемственность боевого опыта, а после доукомплектования направлялись на другое операционное направление.

Командир 61-го ШАП подполковник С.Н. Мамушкин в письме на имя генерала П.Ф. Жигарева еще в декабре 1941 г. указывал:

«Необходимо решительным образом перестроить подготовку полков для выполнения боевых заданий на фронте…Спешки в этом вопросе не должно быть, ибо есть горькие опыты отдельных полков, которые существовали на фронте один-два дня, по причине того, что зачастую полки формировались за один-два дня до отлета – отсюда командиры всех степеней в полку не знали своих подчиненных не только по их технике пилотирования, но даже по фамилиям. …Отработав основной и главный вопрос техники пилотирования (одиночно, звеном и эскадрильей), научив параллельно с этим отличному знанию матчасти и правилам сохранения и восстановления ориентировки – можно смело сказать, что потери в материальной части и летного состава штурмовой авиации резко сократятся и качество выполнения

боевых заданий значительно улучшится».

Начальник Управления формирования, комплектования и боевой подготовки ВВС КА генерал А.В. Никитин так вспоминал об этом времени:

«На грани катастрофы находились ВВС КА в 1941 г. из-за недостатка авиационных резервов, и прежде всего летчиков. Фактически никакого запаса летного состава перед войной 1941 г. у нас не оказалось, несмотря на то, что, начиная с 1938 г., осоавиахимовские организации докладывали в ЦК о выполнении задания по подготовке летчиков и все были довольны… Парадоксально, но нашим резервом в 1941 г. оказался летный состав, оставшийся без самолетов в результате внезапного налета по нашим аэродромам…»

Собственно говоря, именно этот резерв и позволил командованию ВВС КА в июле – сентябре буквально за считаные дни формировать штурмовые авиаполки на самолетах Ил-2. Например, 74-й ШАП был переучен на новом штурмовике за 6 дней, 61-й ШАП – за 12 дней, 62-й ШАП – за 8 дней, 237-й ШАП – за 7 дней, 198-й ШАП – за 7 дней, 232-й ШАП – за 8 дней, 503-й ШАП – за 10 дней.

К осени 1942 г. положение ухудшилось еще более, так как в полки действующей армии вместо погибших летчиков с довоенной подготовкой в большом количестве стали поступать летчики-сержанты выпуска военного времени, которые не только не имели боевого опыта, но и большого налета на боевом самолете. В наиболее благополучных полках летчиков-штурмовиков, имевших хоть какой-то боевой опыт, насчитывалось не более 30 % (из них 40–60 % на Ил-2, остальные – на Р-5, У-2, СБ, Пе-2), летчиков, окончивших летную школу и имевших опыт полетов на Ил-2 (от 3 до 20 часов, при среднем налете на одного летчика 13 часов), – не более 40 %, остальные 30 % приходились на летчиков из летных школ с небольшим налетом на самолетах старого типа.

Очевидно, что штурмовые авиаполки не могли обладать боевыми возможностями (слетанностью, бомбардировочной, стрелковой и тактической выучкой и т. д.), адекватными сложившейся обстановке на фронте, и ожидать от них высокой эффективности и живучести в бою, естественно, не приходилось.

В сентябре 1942 г. командир 228-й ШАД полковник В.В. Степичев был вынужден обратиться к заместителю заведующего авиационным отделом ЦК ВКП(б) Н.С. Шиманову с докладом, в котором обращал внимание руководства страны на совершенно недопустимое положение дел с боевой подготовкой летного

состава для штурмовых авиаполков. Степичев требовал *«… своевременно отрабатывать в ЗАБ вопросы боевого применения, в части воздушного боя, групповую слетанность пар и групп из пар, радиосвязь»*.

Однако действенных мер, направленных на улучшение боевой подготовки летчиков-штурмовиков, принято не было.

Даже гвардейские авиаполки на протяжении всей войны комплектовались из рук вон плохо. По словам заместителя командира 7-го гвардейского ШАП м-ра Гудименко: *«Не только руководящий состав, а даже стрелки авиавооружения не подбирались соответствующим образом, в результате в полк прибывали на пополнение люди из штрафных рот, других частей, откуда их отправляли, как крайне недисциплинированных и т. д. Отсюда и те повышенные требования, которые ставятся Гв. частям, полностью не выполнялись и часть почти ничем не отличалась в работе от негвардейской…»*

Помимо уровня боевой подготовки летного состава, успешность действий штурмовиков в значительной мере ограничивалась успехами или неуспехами своих истребителей по завоеванию господства в воздухе. Экипажам Ил-2 в условиях активного противодействия истребительной авиации противника требовалось надежное истребительное прикрытие, а его не было. Воздушные армии ВВС КА испытывали катастрофическую нехватку истребителей, понесших в воздушных боях значительные потери. В действиях же последних имелись серьезные недостатки.

Летный состав, ввиду спешки при формировании истребительных полков (в основном из летчиков-сержантов), не был в достаточной мере подготовлен к ведению активного воздушного боя. Тактику и манеру ведения воздушного боя истребителями люфтваффе советские летчики знали плохо. Также плохо знали боевые и летно-тактические возможности немецких самолетов. Существующие боевые уставы и наставления в полках должным образом не изучали, соответственно этому была и дисциплина их исполнения в бою. Большинство летчиков-истребителей имели слабую осмотрительность в воздухе, слетанность в парах и группах, воздушный бой в составе звена и эскадрильи вести практически не могли. Стрелковая подготовка также оставляла желать много лучшего. В бой иногда вводились летчики не только без проверки их техники пилотирования, но и вообще не знающие район боевых действий.

Как правило, после начала воздушного боя ведомые теряли своего ведущего, стремились действовать в одиночку, выходили из атаки вниз и *«прятались под ведущих»*. В результате *«…имелось*

много случаев оставления ведущих одних, а отсюда частые потери опытных кадров и более смелых летчиков».

При прикрытии штурмовиков истребители не делились на прикрывающую и ударную группы, эшелонирования по высоте не применяли, а при встрече с истребителями люфтваффе оставляли своих подопечных без защиты, легко увлекаясь воздушным боем, а то и просто уклонялись от боя, позволяя противнику безнаказанно сбивать штурмовики.

По поводу действий истребителей Красной Армии представитель Ставки ВГК генерал армии Г.К. Жуков, секретарь ЦК ВКП(б) Г.М. Маленков и командующий ВВС КА генерал А.А. Новиков в начале сентября 1942 г. подали на имя Верховного главнокомандующего И.В. Сталина докладную записку, в которой писали:

«В течение последних шести-семи дней наблюдали действие нашей истребительной авиации. На основании многочисленных фактов пришли к убеждению, что наша истребительная авиация работает очень плохо. Наши истребители даже в тех случаях, когда их в несколько раз больше, чем истребителей противника, в бой с последними не вступают. В тех случаях, когда наши истребители выполняют задачу прикрытия штурмовиков, они также в бой с истребителями противника не вступают, и последние безнаказанно атакуют штурмовиков, сбивают их, а наши истребители летают в стороне, а часто и просто уходят на свои аэродромы.

То, что мы вам докладываем, к сожалению, является не отдельными фактами.

Такое позорное поведение истребителей наши войска наблюдают ежедневно. Мы лично видели не менее десяти таких фактов. Ни одного случая хорошего поведения истребителей не наблюдали…»

После детального анализа ситуации Сталин подписал приказ «Об установлении понятия боевого вылета для истребителей» (№ 0685 от 09.09.42 г.), в котором приказал:

«1. Считать боевым вылетом для истребителей только такой вылет, при котором истребители имели встречу с воздушным противником и вели с ним воздушный бой, а при выполнении задачи по прикрытию штурмовиков и бомбардировщиков считать боевым вылетом для истребителей только такой вылет, при котором штурмовики и бомбардировщики при выполнении боевой задачи не имели потерь от атак истребителей противника…4. Летчиков-

истребителей, уклоняющихся от боя с воздушным противником, предавать суду и переводить в штрафные части – в пехоту. 5. Приказ объявить всем истребителям под расписку…»

Помимо слабой тактической и боевой выучки советских летчиков-истребителей, на положение в воздухе серьезное влияние оказывали и недостаточные летно-технические данные самолетов-истребителей, стоявших в это время на вооружении частей ВВС КА. В отчетах по войсковым испытаниям истребителей Ла-5, Як-1 и Як-7 отмечалось, что краснозвездные «ястребки» были не в состоянии вести активные наступательные бои с основными истребителями люфтваффе этого периода (Bf109F-4 и Bf109G-2). «Яки» и «Лавочкины» уступали «мессерам» на всех основных высотах воздушных боев по максимальной скорости, вертикальному маневру и разгонным характеристикам. Истребители противника имели преимущество также и в случае одновременного набора высоты, что немцы, собственно, и делали – если им был невыгоден бой на виражах, то они легко уходили «горкой» вверх. На пикировании «мессеры» также «обставляли» советские машины.

Серьезное преимущество в бою летчикам люфтваффе давала установленная на немецких истребителях автоматика управления агрегатами винтомоторной группы. Система обеспечивала автоматизированное управление регулированием топливной смеси, температуры охлаждающей жидкости и масла, а также скоростями нагнетателя и шагом винта. При этом автомат постоянных оборотов винта был связан с сектором газа, каждому положению которого соответствовало *«равновесное число оборотов»*. На ручке сектора газа имелся двухпозиционный электрический тумблер, посредством которого можно было затяжелить или разгрузить винт.

Наличие такой автоматики позволяло немецким летчикам при ведении воздушного боя полностью сосредоточиться только на пилотировании самолета и стрельбе, используя при этом лишь сектор газа, педали и ручку управления. Для сравнения: советским летчикам при ведении воздушного боя на вертикали приходилось одновременно пилотировать самолет, стрелять, регулировать шаг винта, управлять высотным корректором, переключать скорости нагнетателя, следить за положением заслонок водо– и маслорадиаторов. При бое на виражах было проще – можно было ограничиться только управлением сектором газа. Словом, на «мессере» было намного легче, чем на «Яках» и «Лавочкиных», воевать и реализовать в скоротечном воздушном бою потенциальные возможности самолета. Особенно это было

важно для молодых летчиков, не имеющих ни боевого опыта, ни большого налета на боевом самолете.

По общему мнению, летного состава 16-й и 8-й ВА, а также комиссии НИИ ВВС КА, проводившей оценку боевых свойств истребителей, стоявших на вооружении авиачастей воздушных армий Сталинградского направления, для успешного исхода воздушного боя необходимо было двукратное превосходство в силах над немецкими летчиками…

Несмотря на качественный и количественный рост, штурмовая авиация Красной Армии в конце 1942-го – начале 1943-го еще не могла действовать одновременно на всю глубину оперативного построения обороны противника.

Например, в контрнаступлении под Сталинградом авиационная поддержка войск проводилась путем последовательного переноса усилий с одной оборонительной позиции на другую. Так было в 8-й ВА в период поддержки 51-й и 57-й армий.

Сражение под Сталинградом показало, что эшелонированные действия штурмовиков Ил-2 группами по шесть-восемь самолетов все же не решают задачи эффективного подавления системы обороны противника.

Оценки показывают, что в типовых условиях боев первого периода войны при средней плотности четыре-пять Ил-2 на 1 км фронта на участках прорыва штурмовики могли уничтожить или вывести из строя не более 1 % всех целей на поле боя. В то же время, исходя из боевых возможностей бомбардировочной авиации ВВС КА и артиллерии в этот период войны, от штурмовой авиации требовалось подавлять как минимум 5 % целей на 1 км фронта. В противном случае общевойсковые армии несли большие потери от огневых средств противника, а темпы наступления не обеспечивали перерастание тактического успеха прорыва обороны в оперативный.

Действительно, боевой опыт первого периода войны показал, что темпы прорыва тактической зоны обороны в среднем составляли 2–4 км в сутки. Это позволяло противнику за счет своевременного маневра тактическими и оперативными резервами, а также перегруппировки войск парировать удары Красной Армии.

Для всех авиационных и общевойсковых командиров Красной Армии стало очевидным, что только массированные действия авиации по переднему краю противника на узких участках фронта, увязанные по времени и месту с действиями наземных войск, могли дать ощутимый результат. Обстановка настоятельно требовала повсеместного совершенствования организации боевых

действий авиации и наземных войск и тактики боевого применения Ил-2.

В феврале – марте 1943 г. штабом ВВС КА на основе обобщения опыта боевых действий были отработаны основные положения применения авиации в наступательной операции. Офицер Генерального штаба при 3-й ВА подполковник Назаров в своем докладе командованию указывал: *«…Чем массированнее применяется штурмовая авиация по переднему краю и ближним тылам, тем более благоприятные условия создаются для наступления наших войск».*

Предлагалось штурмовую авиацию во время артподготовки нацеливать на уничтожение штабов и узлов связи с целью нарушения управления, а в период атаки наземных войск – на уничтожение артиллерии, минометов и огневых точек противника непосредственно перед боевыми порядками своих наступающих войск. Ввод в прорыв и дальнейшие действия подвижных групп фронта (механизированные и танковые корпуса) обеспечивались штурмовыми авиасоединениями и частями, приданными непосредственно корпусам, в которых должны быть авиапредставители с радиостанциями наведения и управления авиацией.

Примененная под Сталинградом система организации взаимодействия авиации с наземными войсками рекомендовалась для использования во всех воздушных армиях. Было рекомендовано более широко использовать радиосвязь для наземного наведения и управления авиацией.

Новые формы использования авиации предполагалось в полном объеме реализовать в предстоящих сражениях летней кампании 1943 г., главным образом в районе Курского выступа.

Учитывая «танковый характер» летней кампании, весной 1943 г. была предпринята очередная попытка повысить противотанковые свойства штурмовика Ил-2 путем установки на самолет двух пушек калибра 37 мм НС-37 и введения в состав боекомплекта противотанковых бомб ПТАБ-2,5–1,5 кумулятивного действия.

Если результаты применения ПТАБ против танков на открытой местности давали прекрасные результаты, то с «большими пушками» оказалось сложнее.

Как и в случае с ШФК-37, основная проблема состояла в обеспечении точной стрельбы по малоразмерным целям. Дело в том, что двухместный Ил-2 был неустойчив в продольном отношении в еще большей степени, чем одноместный «Ил», и в силу этого при стрельбе из пушек НС-37 испытывал значительные толчки, клевки и сбивался с линии прицеливания. Стрельба с

самолета Ил-2 из пушек НС-37 была возможна только короткими очередями длиной не более двух-трех выстрелов. Как и в случае с установкой на Ил-2 пушек ШФК-37, мнения летчиков действующей армии в отношении оценки боевой эффективности Ил-2 с пушками НС-37 разделились. Например, летчики 1-го ШАК считали, что новый штурмовик по совокупности боевых качеств преимуществ перед Ил-2 с ВЯ-23 не имеет, тогда как летчики 1-й ГвШАД и 7-го ШАК утверждали диаметрально противоположное. Причина противоречия опять же заключается в уровне подготовки летного состава полков, применявших новый противотанковый вариант Ил-2 на фронте. Оказывается, в 7-м ШАК и 1-й ГвШАД на этот самолет были «посажены» наиболее подготовленные полки с большим боевым опытом, в то время как в 1-м штурмовом авиакорпусе генерала Рязанова, который в летних операциях понес большие потери, на Ил-2 с НС-37 летали в основном молодые летчики. После детального анализа результатов войсковых испытаний Государственный комитет обороны в ноябре 1943 г. прекратил их серийный выпуск.

Решение о прекращении выпуска Ил-2 с НС-37 нельзя признать правильным. Анализ боевых возможностей самолета показывает, что в руках опытных бойцов с отличной летной и стрелковой подготовкой он мог стать неплохим противотанковым средством. Учитывая, что к этому времени промышленность освоила массовое производство ракетных снарядов РБС-132 и РОФС-132, эффективность действий Ил-2 с НС-37 по танкам могла быть повышена за счет увеличения на штурмовике числа ракетных орудий – с 4 до 12–16.

Напрашивалась очевидная переделка Ил-2 в противотанковый самолет с мощным ракетно-пушечным вооружением и формирование на его основе противотанковых авиаполков, летный состав которых прошел бы специальную подготовку в ведении прицельной стрельбы из пушек и РС по малоразмерным целям (танк, бронемашина, паровоз и т. д.). При этом имело смысл формировать на основе таких полков отдельные противотанковые авиадивизии, которые рассматривались бы как противотанковый резерв ВГК и придавались воздушным армиям для действий на танкоопасных направлениях или на направлении главного удара фронта.

Учитывая, что устойчивость оперативных порядков наступающих и обороняющихся войск во многом определяется плотностью бронетехники на 1 км фронта, противотанковые авиаполки и авиадивизии сильно пригодились бы при отражении контрударов танков вермахта и при прорыве укрепленных районов. Выводя из строя танки противника в боевых порядках в

наступлении и в обороне, было возможным снизить общую устойчивость оперативных порядков войск и решить исход боя в свою пользу.

Особенно важным было поражение с воздуха танков и САУ противника в обороне, «врытых» в землю и действующих из засад. Такие танки и САУ, как правило, располагались на танкоопасных направлениях и включались в единую систему противотанковой обороны. Находясь в укрытиях полевого типа, немецкие «Тигры» и «Пантеры» могли с высокой точностью и на больших дистанциях поражать атакующие советские танки и поддерживающие их САУ, оставаясь практически неуязвимыми от их огня.

В то же время наступающие советские войска для борьбы с немецкими танками и САУ не имели в своих боевых порядках эффективных огневых средств – противотанковые орудия и тяжелая артиллерия обычно не поспевали за ушедшей вперед пехотой и танками. Оставалось уничтожать немецкие танки силами самих танкистов и «самоходов» и нести большие потери…

В отчете по полигонным испытаниям вооружения Ил-2 по немецкой бронетехнике, утвержденном командующим ВВС КА маршалом Новиковым 26 июля 1943 г., предлагалось выделять отдельные штурмовые авиаполки на Ил-2 и на самолетах ЛаГГ-3 и Як-7 с 37-миллиметровыми авиапушками как противотанковые.

К сожалению, у руководства страны и командования Красной Армии эти предложения поддержки не нашли.

Основным же средством борьбы с немецкими танками стала противотанковая авиационная бомба кумулятивного действия ПТАБ-2, 5–1,5.

При сбрасывании ПТАБ с высоты 200 м с горизонтального полета одна бомба попадала в площадь, равную в среднем 15 м^2, при этом общая область разрывов занимала полосу 15 х (260–280) м, что обеспечивало довольно высокую вероятность поражения находящегося в этой полосе любого танка вермахта, так как занимаемая танком площадь – порядка 20–22 м^2, а попадание одной бомбы в танк было вполне достаточно для вывода его из строя.

Однако ПТАБ были присущи некоторые весьма существенные недостатки. Взрыватель бомбы был очень чувствительным и срабатывал при встрече с ветками деревьев, легкими перекрытиями и т. д. При этом стоявшая под ними бронетехника не повреждалась. Именно этим и пользовались немецкие танкисты, располагая свои танки под деревьями и под легкими сеточными навесами, а также устанавливая над верхней броней танков легкие металлические сетки и другие приспособления.

С весны 1943 г. начался массовый выпуск более совершенных

истребителей Ла-5ФН и Як-9, которые уже могли на равных «работать» с основными типами истребителей люфтваффе этого периода войны – Fw190A-4, A-5 и Bf109G-4, G-6. Однако к началу Курской битвы в авиаполках действующей армии их было немного – не более двух сотен. Составлявшие же основную массу советских ВВС истребители Ла-5, Як-7б и Як-1 не отвечали современным требованиям, уступая немецким машинам по определяющим характеристикам. Истребительная авиация ВВС КА все еще не имела качественного превосходства над люфтваффе.

Форсированный выпуск боевой авиатехники и активные поставки ее в действующую армию не могли не сказаться на качестве выпускаемых самолетов и боеготовности авиачастей и соединений.

Техническое состояние поступающих с авиазаводов штурмовиков Ил-2 вызывало много нареканий со стороны летного и технического составов строевых авиаполков. Самолеты с заводов приходили в таком виде, что часть из них сразу же направлялась в ремонтные органы для *«приведения в летное состояние»*.

Из-за плохого монтажа и подгонки узлов воздушная система Ил-2 «травила» почти во всех соединениях, давление в сети было ниже нормы и не обеспечивало выпуск шасси и щитков, запуск мотора, перезарядку пушек и т. д. Герметичность же при сдаче самолетов на заводах обеспечивалась *«не точностью подгонки, а герметиком, который после нескольких часов работы выкрашивался от тряски»*. Между тем доводка воздушной системы «до ума» отнимала очень много времени и сил, так как имела большое разветвление.

К разряду обычных явлений относились: течь смеси АС в амортизационных стойках, масла из втулок винтов, бензобаков по точечной сварке, подтекания воды и бензина, разрушение тормозных шлангов и т. д.

На штурмовиках в большом количестве имелись люфты в различных соединениях управления самолетом и мотором, некоторые гайки оказывались недотянутыми, а иногда и незаконтренными. На авиазаводах ставились *«невытянутые»* тросы управления. В результате после трех-пяти часов налета самолета трос вытягивался настолько, что его уже *«не хватало для вытяжки слабины»*. Тросы приходилось переплетать.

Из-за недоброкачественной склейки шпона и подгонки деталей хвостового оперения имелись случаи заклинивания рулей высоты и направления.

В частях повсеместно усиливали слабые участки фюзеляжа и

ферм хвостового колеса, так как их разрушение, особенно при производстве взлета и посадки на полевых аэродромах с полной бомбовой нагрузкой, было частым явлением.

Именно во многом по этим причинам в июле 1943 г. специальным распоряжением УТЭ ВВС бомбовая нагрузка двухместных Ил-2 была ограничена 300 кг.

С вооружением также не все было благополучно. Например, когда в апреле 1943 г. части 232-й ШАД получили от 30-го авиазавода новые самолеты Ил-2, то оказалось, что на 99 Илах пулеметы УБТ при проверке на земле давали сплошные отказы в стрельбе. Специалистам дивизии пришлось в авральном порядке устранять отказы в полевых условиях, не имея специального оборудования и приспособлений.

В апреле – мае 1943 г. на многих боевых самолетах обнаружился дефект производственной отделки. На самолетах происходило отклеивание миткалевого покрытия, расслоение и деформация фанерной обшивки, растрескивание лакокрасочного покрытия и т. д. Отмечались многочисленные случаи, когда в полете с крыльев срывало фанерную обшивку.

К 1 июня в действующей армии не боеготовыми оказались свыше тысячи боевых самолетов. Только в одной 16-й ВА к началу июня имелось 358 самолетов с дефектной обшивкой, в том числе: 125 штурмовиков Ил-2, 27 истребителей Ла-5, 97 Як-1 и 109 – Як-9 и Як-7. В 13-й воздушной армии вышли из строя 84 Ил-2, 11 Ла-5 и 70 самолетов Як-1, Як-7.

Из-за дефектов обшивки в 232-й ШАД 2-го ШАК 1 ВА неисправными оказались почти все Ил-2: в 704-м ШАП – 34 самолета, в 801-м ШАП – 32, в 230-м ШАП – 34 машины.

В 4-й ГвШАД 5-го ШАК Резерва ВГК к 3 июня дефектную обшивку имели свыше 60 % имевшихся в строю самолетов. В результате дивизия смогла перебазироваться на передовой аэроузел Белый Колодезь только к 15 июля, когда накал боев в районе Курского выступа уже спал.

Расследование случившегося показало, что основными причинами дефектов являлись: некачественная нитрошпатлевка, недостаточная площадь крепления обшивки к силовому каркасу крыла и, наконец, грубейшие нарушения заводами технологии (смещение листов фанеры при обшивке крыла относительно шаблона, плохая проклейка по стрингерам и нервюрам, смещение гвоздевого шва относительно жесткости крыла, нарушение технологического процесса обработки древесины и т. д.).

Негативные тенденции с боеспособностью материальной части потребовали чрезвычайно жестких шагов по исправлению ситуации. Виновные были строго наказаны, а в действующую армию срочно направлены дополнительные заводские бригады. Уже к 1 июля 1943 г. процент неисправных самолетов в воздушных армиях удалось снизить до вполне приемлемого уровня – 11,7 %.

Несмотря на проводимый ремонт обшивки дефектных самолетов, положительных результатов все же не было достигнуто. Обшивка продолжала отрываться в полете как по старым местам, так и по новым. Более того, в некоторых частях количество случаев срыва обшивки не только не уменьшилось, а даже увеличилось. Летчики опасались выполнять на самолетах маневры с большими перегрузками. Например, старший инженер 232-й ШАД в своем отчете о работе инженерно-авиационной службы дивизии за июнь 1943 г. указывал, что самолеты Ил-2, прошедшие ремонт, *«лучше всего использовать в* ЗАП *на полете по кругу и на мелкие виражи»*.

К весне 1943 г. оперативное управление штаба ВВС КА обобщило материалы по анализу потерь авиации Красной Армии за весь период войны, в которых в качестве основных причин больших потерь бомбардировщиков и штурмовиков указало на

недостаточную групповую слетанность и индивидуальную технику пилотирования летчиков. В бою это приводило к растянутым боевым порядкам, к отставанию и отрыву отдельных самолетов от основной группы и, в конечном итоге, к потере экипажей.

С целью снижения боевых потерь оперативное управление требовало *«…повысить уровень летной подготовки в запасных частях, не боясь затрат средств и времени – и то и другое окупятся работой в боевых условиях»*.

7 мая 1943 г. по предложению командования ВВС КА Государственным Комитетом Обороны было принято постановление, согласно которому отвод авиачастей с фронта в запасные авиационные полки для доукомплектования был прекращен. Пополнение авиачастей стало осуществляться непосредственно на фронте за счет подготавливаемых в запасных полках эскадрилий, звеньев и одиночных экипажей.

К сожалению, сосредоточение авиационной группировки Красной Армии в районе Курского выступа проходило не за счет авиасил менее «загруженных» операционных направлений, а в основном за счет резерва ставки. При этом, как обычно, сроки укомплектования и подготовки авиасоединений резерва были установлены весьма сжатые. Естественно, количество пошло вразрез качеству – уровень боевой подготовки авиакорпусов, прибывших на усиление воздушных армий курского направления, оказался недостаточно высоким. И главное, большинство полков резерва ставки, хотя и участвовали в боевых действиях 1941–1942 гг., но ввиду почти полной замены летного состава боевого опыта не имели. Летчиков с боевым опытом на самолете Ил-2 в полках резерва насчитывалось в среднем не более 10–20 %. В то же время средний уровень боевой подготовки авиачастей воздушных армий оказался существенно сниженным за счет вливания в них значительного количества (до 40–50 %) молодого летного состава без боевого опыта и надлежащей летно-боевой подготовки.

Думается, что если бы сосредоточение авиации Красной Армии шло по пути переброски уже имеющих боевой опыт частей и соединений с других «спокойных» участков фронта и укомплектования их до штатного состава, то средний уровень боеготовности воздушных армий в районе Курского выступа был бы куда выше, чем оказалось на самом деле. Очевидно, это сказалось бы и на результатах боев. Однако история не терпит сослагательного наклонения. Все шло так, как шло.

Из 22 авиаполков и 193 одиночных экипажей, подготовленных в 1-й ЗАБ и отправленных в действующую армию

и резерв ставки с 1 января по 1 мая 1943 г., только экипажи четырех (!) полков прошли 2-й раздел на боевое применение курса боевой подготовки штурмовой авиации. Остальные экипажи и полки учебных полетов на боевое применение не выполняли. При этом около 77 % летного состава опыта боевой работы не имели.

Как правило, у молодых пилотов очень слабо была отработана групповая техника пилотирования, они не умели держаться в строю, что при маневре над целью обязательно приводило к отрыву от основной группы. Отсутствовали навыки применения противозенитного маневра. Весьма «узким» местом являлась штурманская подготовка, незначительное количество индивидуальных и групповых маршрутных полетов, в том числе с использованием радиополукомпаса.

На очень низком уровне была воздушно-стрелковая подготовка, так как большинство из них до прибытия в части имели очень небольшое число стрельб и еще меньшее число выполненных упражнений по бомбометанию на самолете Ил-2. Почти никто из молодых летчиков и воздушных стрелков не имели практики стрельбы по воздушным целям и отражения атак истребителей, как одиночно, так и в группе.

Подготовка некоторых полков была такова, что в ряде случаев командиры соединений, в состав которых они поступали, отказывались их принимать.

Так, командир 9-го смешанного авиакорпуса резерва ВГК генерал-майор О.В. Толстиков в марте 1943 г. отказался принять от 1-й запасной авиабригады в состав корпуса 672-й и 951-й ШАП по причине их полной неготовности к бою.

Боевой опыт на самолете Ил-2 имели только 7 % летного состава, остальные летчики были молодыми. Курс боевой подготовки штурмовой авиации 1943 г. не был закончен полками даже по 1-му разделу. Перед убытием на фронт каждый летчик имел: в 672-м ШАП – 1 полет в зону и 20 полетов по кругу, в 951-м – 2 полета в зону и 25 полетов по кругу. Более того, 8 летчиков из 971-го ШАП были отправлены на фронт *«на самолете «Дуглас», как не летающие на самолете Ил-2»*. Средний налет одного летающего на Ил-2 летчика не превышал 6–8 часов. В итоге весь летный состав полков был оставлен в Борисоглебске, где в течение 5–6 недель проходил дополнительную подготовку, в том числе на боевое применение. После прибытия в состав корпуса каждый летчик к 1 июля получил еще по 3 часа самостоятельных полетов на Ил-2 по кругу и в зону. Средний налет на самолете Ил-2 на одного летчика был доведен до 41 часа – в 672-м ШАП и до 21 часа – в 951-м ШАП. Более половины летчиков в каждом

полку прошли слепую подготовку, а часть – и ночную.

Состояние дел с боевой готовностью в полках другой дивизии 9-го САК – 305-й ШАД – было примерно такое же. Молодежь 175-го, 237-го и 955-го авиаполков за время учебы в 1-й ЗАБ не выполнила 2-й раздел курса боевой подготовки. Подавляющее большинство летчиков нуждалось в большой летной тренировке, отработке бомбометания и стрельбы в воздухе, а также в обучении ведению групповых и индивидуальных воздушных боев с истребителями противника. Часть летного состава имела длительный перерыв (до 4–6 месяцев) в летной работе, что, несомненно, отрицательно сказалось на общей подготовке. Во всей дивизии боевой опыт на самолете Ил-2 имели 11 пилотов, и только один командир эскадрильи воевал на Ил-2.

Из всех шести полков «молодежного» корпуса наиболее подготовленным был 995-й ШАП 306-й ШАД. За время пребывания в тылу на доукомплектовании летчики полка, помимо полетов на отработку техники пилотирования, выполнили: по 6 стрельб и 6 бомбометаний на полигоне по наземным целям, 5 маршрутных полетов, 2 воздушных боя и 6 полетов на групповую слетанность. Боевой опыт имели 3 человека: один на Ил-2 и два – на других типах самолетов. Остальные пилоты были молодыми. Уже в 306-й ШАД каждый летчик полка дополнительно выполнил 24 полета на Ил-2 (9 часов налета), из них: 2 – на бомбометание, 2 – на стрельбу по наземной цели, 2 – по маршруту, 2 – на воздушный бой, 4 – строем, 2 – в зону, 10 – по кругу. Средний налет на одного летчика к 1 июля составил 37 часов. Ночью летали 5 человек, а «слепой» полет прошли 22 летчика.

Война расставила все на свои места. Несмотря на дополнительную подготовку, летный состав 9-го смешанного авиакорпуса резерва ВГК к началу боевых действий в районе Курского выступа в целом не приобрел устойчивых навыков боевого применения на самолете Ил-2, главным образом, в части групповой слетанности, воздушного боя и т. д. В результате с началом боев корпус понес большие потери.

Наилучшую подготовку имели полки, которые до убытия на доукомплектование сохранили костяк летного состава с боевым опытом – не менее половины штатного состава. Как правило, в таких полках сохранялась преемственность традиций и опыта войны, качество подготовки к бою было значительно выше, да и сама подготовка проходила быстрее, поскольку отработкой техники пилотирования старые летчики почти не занимались. Выделяемые в запасном полку учебно-тренировочные самолеты УИл-2 использовались в основном только для подготовки

молодых летчиков. Соответственно полковая молодежь быстрее приступала к освоению 2-го раздела курса боевой подготовки и к моменту убытия на фронт успевала получить значительный налет на боевое применение. На отработку «войны» в таких полках затрачивалось 40–50 % выделяемого летного времени.

Особо тяжелое положение сложилось с укомплектованием полков воздушными стрелками. Дело в том, что запуск в массовое производство двухместного варианта Ил-2 не был обеспечен своевременным развертыванием учебных заведений по подготовке воздушных стрелков. Поэтому выпуски из авиационных школ воздушных стрелков отставали (примерно на 4 месяца) от поставок штурмовиков в действующую армию. В этой связи в частях имелась острая нехватка воздушных стрелков. Например, в 5-м ШАК РВГК некомплект воздушных стрелков на 21.04.43 г. составлял 44 % штатного состава.

В то же время подготовка воздушных стрелков в авиационных учебных заведениях из-за спешки оставляла желать много лучшего. Прибывающие на укомплектование штурмовых полков воздушные стрелки не умели пользоваться парашютом, в воздухе ни разу не были, имели слабые знания как теории воздушной стрельбы, так и материальной части пулемета УБТ и прицела. Стрелять из пулемета в своем большинстве не умели: на земле – плохо, в воздухе – вообще не стреляли. Более того, как докладывал в конце марта 1943 г. помощник командующего 17 ВА по воздушно-стрелковой службе майор Скаржинский, прибывшие из 2-й Ленинградской школы техников авиавооружения 37 воздушных стрелков *«самолет Ил-2 увидели только по прибытии на фронт…»*

Анализ уровня боевой подготовки летного состава штурмовых авиаполков показывает, что, несмотря на увеличение среднего налета, некоторые группы пилотов выпуска весны – лета 1943 г. в боевом отношении оказались подготовленными даже хуже, чем летный состав выпуска 1942 г.

Дело в том, что в это время наблюдалась острая нехватка квалифицированных командных и преподавательских кадров в запасных авиачастях.

Например, текучесть командного состава 1-й запасной авиабригады была такова, что *«командиры и их штабы в* ЗАП *обновлялись в течение года по одному-два раза»*, а *«отдел боевой подготовки бригады в год обновлялся в полном составе три раза»*. Половина запасных полков бригады в мае 1943 г. имела вакантную должность помощника командира полка по воздушно-стрелковой службе. В результате ухода наиболее подготовленного инструкторского и преподавательского состава в действующую

армию вчерашний молодой летчик без методического и летного опыта становился инструктором или преподавателем. Соответственно этому была и организация процесса учебно-боевой подготовки маршевых полков и одиночных экипажей как в практическом плане, так и в методическом отношении. Помимо постоянной нехватки горючего для производства полетов, отсутствовали в должном количестве и должным образом подготовленные инструкции, учебные и наглядные пособия, ощущался недостаток учебных классов и т. д. Между тем снижение общего уровня подготовки выпускников-курсантов летных школ требовало дополнительного времени по их доведению до уровня требований программ.

Управление бригады было загружено разного рода «руководящими делами» сверх всякой меры: получение матчасти с авиазаводов, передача ее фронтовым частям и военным округам, организация перелетов частей и отдельных групп самолетов на фронт и в округа, размещение маршевых полков, питание, частичное обеспечение их обмундированием, парашютами и другим имуществом и т. д. В итоге маршевые полки месяцами не летали и толково не обучались.

В частях действующей армии положение было не лучше. Молодые летчики, оставшиеся в живых в первых боевых вылетах, волею судьбы ставшие «стариками» и назначенные командирами звеньев или эскадрилий, в методическом плане в своем большинстве оставались все теми же молодыми летчиками без должного инструкторско-методического опыта и навыка в руководстве подразделениями. По этим причинам, как следует из архивных документов, в ряде частей командиры эскадрилий самоустранялись от процесса подготовки подчиненных им рядовых летчиков, переложив эту работу на штабы. В свою очередь, штабы полков и дивизий были не в состоянии грамотно организовать учебно-боевую работу в частях, так как испытывали острую нужду в опытных и хорошо подготовленных командных кадрах, главным образом, по воздушно-стрелковой и штурманской службам. В некоторых дивизиях некомплект командного состава штабов доходил до 40 % штата. Прибывающие же на пополнение полки в своем большинстве также не были укомплектованы до штата опять же помощниками командиров полков по воздушно-стрелковой службе и штурманами. В результате методическая основа боевой подготовки фронтовых частей находилась в неудовлетворительном состоянии.

Как показала практика, находясь *«вне прочной основы личная подготовка штабного командира»* легко *«сводилась к простому*

натаскиванию в технике штабной работы». По мнению командира 1-го ШАК генерала Рязанова, именно таких офицеров штаба выпускали учебные заведения ВВС КА – *«натасканных, но не подготовленных»*.

Проведенная в период с 16 по 23 июня проверка 266-й ШАД 1-го ШАК показала, что имеющийся в наличии командный состав штаба дивизии *«не знает навыков в выполнении своих функциональных обязанностей…мало уделяют внимания наставлениям по полевой службе штабов Красной Армии и по боевым действиям штурмовой авиации…регулярные занятия командиров штабов частей отсутствуют»*.

Все это приводило к *«низкому качеству организации занятий с офицерским и сержантским составом, неумению совместить боевую подготовку параллельно с боевыми действиями в сложных условиях боевой обстановки»*.

Как следствие, шаблон в тактике боевого применения штурмовой авиации, *«при котором командиры не ищут новых тактических форм борьбы с противником, а действуют по раз установленной форме…независимо от воздушной и наземной обстановки, без учета характера цели, системы ПВО противника, условий местности и погоды»*.

Особенно неблагополучное положение в воздушных армиях сложилось с вопросами организации боевых действий и управления авиацией.

Первым звонком для командования ВВС КА и воздушных армий, предвещавшим большие потери в условиях массированного применения противником зенитной артиллерии и истребительной авиации, стали результаты ударов по немецким аэродромам в период 5–8 мая и 8—10 июня 1943-го. Тогда наши штурмовые авиачасти в ряде случаев понесли особенно большие потери, в основном по причинам совершенно неудовлетворительных групповой слетанности и организации взаимодействия истребителей и штурмовиков, а также управления ими в бою. Вследствие этих недостатков бесследно «терялись» целые группы штурмовиков.

Например, из вылетавших 6 мая на боевое задание 16 Ил-2 от 41-го ШАП 299-й ШАД на свой аэродром вернулся только один экипаж – капитан Федоров с воздушным стрелком Исаевым. Их штурмовик имел многочисленные пробоины, а сами воины были тяжело ранены. Розыск пропавших экипажей позволил установить местонахождение еще двух экипажей.

Федоров доложил, что на подходе к аэродрому Орел-Гражданский штурмовики были обстреляны сильным огнем зенитной артиллерии, расположенной на окраине города и в

районе аэродрома. На выходе из атаки группы растянулись – ведомые, в основном молодые летчики, не смогли удержаться за ведущими. Пока ведущие сбрасывали газ, а ведомые экипажи подтягивались, обе группы были атакованы истребителями люфтваффе. В оборонительный круг штурмовики встать не сумели, так как были «расколоты» стремительной атакой немецких пилотов. Бой велся разрозненно и неорганизованно, отбивались кто как мог. Своих истребителей прикрытия в районе боя капитан Федоров не наблюдал.

Расследование причин невозвращения двух групп штурмовиков 41-го ШАП показало, что истребители сопровождения от 286-й ИАД вопреки инструкции на подлете к цели находились со значительным превышением над штурмовиками (на 1000–1200 м) и сзади на 800 м, а с началом атаки аэродрома и обстрела зенитной артиллерией поднялись еще выше. В результате, когда Ил-2 пошли в атаку, истребители потеряли их из виду и найти больше не смогли. Штурмовики над целью и на отходе от цели оказались без прикрытия своими истребителями. Позже ни один из летчиков-истребителей не смог сказать, куда делись обе группы Ил-2.

7 мая была потеряна группа 12 Ил-2 58-го и 79-го гвардейских штурмовых авиаполков 2-й ГвШАД, которая вылетала для нанесения удара по аэродрому Хмелевая.

Как показало расследование, еще до подхода к цели штурмовики подверглись атакам двух больших групп истребителей люфтваффе, а непосредственно над аэродромом – сильному огню зенитной артиллерии. В результате уже до начала атаки боевой порядок группы оказался расстроенным, а на выходе из атаки группа растянулась еще более. Собраться в компактную группу штурмовикам не удалось, и экипажи следовали от цели попарно и одиночно. В то же время истребители сопровождения, которые шли на значительно большей высоте, чем положено по инструкции, на подходе к цели оторвались от штурмовиков: во время атаки Ил-2 вместе с ними не снизились, продолжали полет на большой высоте и на выходе штурмовиков из атаки потеряли их из виду. Никаких попыток найти своих подопечных истребители не предпринимали и вернулись на свой аэродром самостоятельно. В результате все 12 Ил-2 были сбиты.

Месяц спустя, 8 июня, с задания не вернулось 12 Ил-2 от 614-го ШАП 225-й ШАД: *«Все экипажи не вернулись. Причина не установлена»*. Под прикрытием истребителей от 315-й ИАД штурмовики вылетали для нанесения удара по аэродрому Орел-Северо-Западный.

По докладу ведущего группы истребителей прикрытия он был

связан воздушным боем истребителями противника, последний раз видел штурмовиков в момент атаки ими аэродрома. Один из ведомых показал, что он видел 4 Ил-2, которые шли от цели на Мценск на бреющем полете. В районе лесного массива западнее ст. Думчино один Ил-2, подбитый зенитным огнем, загорелся и упал. Больше он штурмовиков не видел.

Через два дня картина та же. При нанесении удара по аэродрому Брянск 10 июня 12 Ил-2 от 571-го ШАП и 11 Ил-2 от 566-го ШАП 224-й штурмовой дивизии штурмовики *«в самый критический для них момент, в момент отваливания от цели»*, остались без истребительного прикрытия. «Яки» сопровождения от 18-го гвардейского и 168-го ИАП 303-й ИАД на подходе к цели ввязались в воздушные бои с первой же небольшой по составу группой истребителей противника и за штурмовиками не пошли. Оставшись без прикрытия, обе группы штурмовиков подверглись атакам до 30–40 Bf-109 и Fw-190. Впоследствии пленные немецкие летчики, участвовавшие в этом бою, показали, что с их стороны действовало 15 истребителей. Штурмовики не сумели организовать оборону, уходили, маневрируя «змейкой». В результате воздушного боя на свой аэродром не вернулось 18 экипажей.

После работы специальной комиссии командир 168-го ИАП *«за отсутствие воли командира в воздухе»* был предан суду Военного трибунала.

В выводах отчета по боевым действиям 1-й ВА за июнь 1943 г. указывалось: *«…Необходимо отметить, что в операции по удару по аэродромам противника мы понесли чрезвычайно большие потери, особенно 10.06, которых можно было бы избежать при лучшей организации боевой работы…Необходимо под страхом самого сурового наказания потребовать от истребителей честного выполнения своего воинского долга. Ни при каких обстоятельствах не бросать штурмовиков и бомбардировщиков, а всюду следовать за ними в установленном боевом порядке от взлета и до посадки»*.

Осознавая всю важность и необходимость скорейшего решения именно вопросов управления и организации боевых действий штурмовиков и истребителей, командир 1-го ШАК генерал Рязанов в июне 1943 г. докладывал командующему 2-й ВА: *«…Действительное и реальное взаимодействие между штурмовиками и истребителями возможно лишь тогда, когда организация и руководство этим взаимодействием находятся в одних руках – командира штурмового авиакорпуса…Боевая работа корпуса на Воронежском фронте строится во взаимодействии с 4*

ИАК. Однако инициатива организации…не сконцентрирована в одних руках. В итоге…в организации взаимодействия продолжают встречаться серьезные затруднения…Все случаи (имеются в виду случаи плохого прикрытия штурмовиков корпуса истребителями 4-го ИАК в мае, а также срыв выполнения боевой задачи 3 июня по причине невстречи штурмовиков с истребителями. – **Прим. авт.**) *имеют одну причину: разобщенность корпусов. Командир штурмового корпуса, отвечающий за реальные результаты операции, не может решать задачу независимо. Но он связан другим решением, которое часто вовсе не совпадает с потребностями операции…Штурмовой авиакорпус может дать максимум напряжения в боевой работе при должной организации боевого вылета и минимальных потерях только тогда, когда вопросы взаимодействия с истребителями не будут являться проблемой и задача организации взаимодействия не будет поглощать основного времени, имеющегося для организации удара, то есть, когда в штатах штурмового авиакорпуса будет дивизия истребителей 4-полкового состава».*

К сожалению, должных выводов командование ВВС КА и воздушных армий все же не сделало. Мероприятия по совершенствованию системы организации боевых действий и взаимодействия истребителей и штурмовиков не были выделены в особо важные задачи учебно-боевой подготовки частей и соединений, вследствие чего проходили в ма – июне в «штатном» режиме, то есть как обычно – ни шатко ни валко. В результате по этим причинам воздушные армии Курского направления в июле – августе понесут значительные потери в летном составе и материальной части.

В середине июня 1943 г. офицер Генерального штаба Красной Армии при штабе 2-й ВА м-р Кузьмичев докладывал маршалу Василевскому, что при существующей системе управления и организации боевых действий во 2-й ВА *«оперативность управления авиацией при ведении боевой работы не будет сохраняться, это особенно почувствуется в период массированных ударов и маневренных действий».*

Надо полагать, при планировании операции «Цитадель» немцы, несомненно, принимали в расчет громоздкость системы управления и связи ВВС КА и наземных войск, а также тот факт, что *«…наземная организация русских ВВС… будучи однажды нарушена, не может быть быстро восстановлена».*

В свою очередь, нарушение управления и организации взаимодействия наземных войск и авиации на поле боя резко снижает устойчивость обороны даже при значительном

количественном превосходстве в силах и дает дополнительные преимущества наступающим войскам противника.

Собственно говоря, это и произошло. С началом боевых действий в районе Курского выступа, когда немцы реализовали совместное и чрезвычайно массированное применение авиации, войсковой ПВО, танковых и мотомеханизированных войск на узком участке фронта в сочетании с высокой динамикой боя, советское командование не смогло адекватно реагировать на быстроменяющуюся обстановку. Как следствие, противнику удалось захватить инициативу на земле и в воздухе.

Планы воздушных армий оказались не вполне отвечавшими сложившейся обстановке. Боевые действия штурмовиков и бомбардировщиков, главным образом эскадрильскими группами, как было намечено планами, не дали ожидаемых результатов в борьбе с крупными ударными группировками немецких войск, поскольку плотность бомбоштурмовых ударов (плотность штурмовиков на один километр фронта) была незначительной. Действия малочисленных групп советских самолетов легко отражались крупными силами истребителей люфтваффе и плотным огнем немецких зенитчиков. В результате штурмовики и бомбардировщики ВВС КА несли большие потери, а наземные войска не получали необходимой авиационной поддержки.

Управление истребительной авиацией ВВС КА в воздухе было организовано крайне неудовлетворительно: радиостанции наведения были установлены на большом удалении от передовой, а находящиеся на них командиры, к сожалению, оказались не готовыми правильно оценивать воздушную обстановку, анализировать тактику немецкой авиации, наращивать силы и управлять истребителями непосредственно в ходе воздушного боя. Командиры же истребительных авиационных корпусов и дивизий, находясь далеко от районов боевых действий, не стремились лично управлять своей авиацией с земли и не добивались от нижестоящих командиров быстрой и правдивой информации о воздушной обстановке над полем боя, вследствие чего по сути не являлись подлинными органами управления.

Действия же советских истребителей были не всегда тактически грамотными. Как и прежде, краснозвездные «ястребки» охотно ввязывались в воздушные бои с истребителями люфтваффе, оставляя без прикрытия сопровождаемых штурмовиков или без огневого воздействия бомбардировщики противника.

Штабы воздушных армий и штурмовых авиасоединений с началом боевых действий фактически не имели достоверной информации о наземной обстановке, поэтому планирование и

организация бомбоштурмовых ударов производились вне связи с реальной боевой обстановкой, фактически вслепую. Дело в том, что пункты управления командиров штурмовых авиасоединений в районах командных пунктов общевойсковых объединений не развертывались, а в передовых наземных частях не было авианаводчиков. Отсутствовала и прямая связь между штабами соединений наземных войск и командными пунктами воздушных армий и штурмовых авиасоединений, «работавших» в интересах наземных войск. В штабах армий не было оперативных групп ВВС со средствами связи, хотя это и предусматривалось планами операции. Управление штурмовиками в ходе сражения осуществлялось командирами авиакорпусов и дивизий с командных пунктов, расположенных в районах базирования штурмовиков на значительном удалении от линии фронта.

В этих условиях вызов в ходе боя авиации для нанесения ударов по противнику на угрожаемых направлениях обеспечивался только через штаб фронта, который и сам плохо отслеживал наземную обстановку и действия противника. В результате, пока заявка проходила все инстанции, обстановка на поле боя менялась значительно, и удар наносился штурмовиками или по пустому месту, или совершенно не там, где это было необходимо, или, что еще хуже, по своим войскам. В то же время штурмовики действовали зачастую *«по неразведанным целям, не зная месторасположения объекта удара, его характера и особенно средств ПВО»*. В результате *«частые случаи невыхода на цель или встречи с неожиданно сильным противодействием зенитной артиллерии и истребительной авиации противника»*, а также *«систематически повторяются одни и те же способы атак, высоты, боевые порядки, маршруты, заход и уход в одном направлении»*.

Как следствие, штурмовая авиация воздушных армий ВВС КА понесла значительные потери главным образом не столько по причине *«слабой выучки экипажей, подразделений и частей в целом»*, сколько, как показывает анализ боев, по причине *«неправильного применения подразделений и частей со стороны их командиров»*, а также организации взаимодействия между штурмовиками и истребителями прикрытия.

Офицер Генерального штаба при штабе 17-й ВА подполковник Асаулов по результатам проверки боевых действий 306-й ШАД «молодежного» 9-го САК докладывал: *«…Не была организована борьба с зенитной артиллерией у цели. Выделялись только отдельные замыкающие в группе, что мало. Одновременно в районе цели появлялись 3–4 группы – большая скученность у цели.*

Экипажи после первой атаки ведущего теряли из виду, над целью перемешивались самолеты разных групп. Над целью порядок строя не выдерживался, экипажи действовали в одиночку, кто во что горазд. От огня зенитной артиллерии экипажи разметались в разные стороны, не зная, где ведущие групп и свои самолеты, парный боевой порядок не сохранялся. При действии по переправам в условиях сильного огня ЗА летчики сбрасывали бомбы и вели огонь из пушек и пулеметов в ряде случаев не прицельно и огнем орудий и пулеметов, стреляя вперед, расчищали себе путь для выхода из зоны огня…В указанных местах сбора экипажи не собирались, в других случаях не были ясно указаны командованием частей и ведущих групп порядок и места сбора…Часть летного состава не знала действующих аэродромов и посадочных площадок по ходу цели и обратно, не было указано, куда садиться подбитым самолетам при уходе от цели».

В частях 305-й ШАД этого же корпуса все происходило примерно так же. В акте расследования причин боевых потерь начальник штаба 175-го ШАП этой дивизии майор Цветков отмечал следующее:

«…основная масса летчиков, не имея совершенно боевого опыта…о противозенитном маневре просто позабывали, производя эволюции по прямой. Мало этого, увлекались над целью желанием как можно быстрее воздействовать по цели, не выдерживали дистанций в боевом порядке, создавалась скученность, причем на разных высотах (800—1100 м), что увеличивало вероятность попадания зенитных снарядов».

Для полноты картины необходимо добавить, что *«истребители прикрытия с 5 по 8 июля своей работы полностью не выполняли»: «Если до цели сопровождение хорошее, то в районе цели брали большое превышение, вследствие чего отрывались от группы и теряли ее из виду. Штурмовики после атаки цели попадали под удар истребительной авиации противника и не получали помощи от своих истребителей».*

В результате – низкая эффективность штурмовиков при действии по переправам и огромные потери в летном составе вследствие массированного применения противником зенитной артиллерии и истребительной авиации. Первая немецкая переправа через Северский Донец была разрушена экипажами 9-го САК только вечером 6 июля, когда группу 6 Ил-2 от 955-го ШАП повел лично командир полка подполковник Буланов.

Безвозвратная убыль матчасти корпуса с 5 по 7 июля включительно составила около 55 % первоначального состава: 672-й ШАП – 23, 995-й ШАП – 18, 991-й ШАП – 14, 237-й ШАП – 18, 175-й ШАП – 13 и 955-й ШАП – 17 самолетов Ил-2. На одну безвозвратную потерю Ил-2 пришлось всего 2,8 (!) боевого самолетовылета…

Отметим, что в каждом полку 5-й гвардейской и 290-й штурмовых дивизий 17 ВА имелись по два звена штурмовиков, прошедших специальную подготовку для действий по переправам. Все звенья практически отработали методы бомбометания по переправам, специально наведенным через р. Сев. Донец армейскими саперами. Кроме того, эти дивизии были и самыми сильными в боевом отношении. Свыше половины летчиков из их состава имели боевой опыт. Однако 5-я ГвШАД после нанесения утром 5 июля удара по аэродрому Краматорская в течение следующих трех дней находилась в резерве и в боевых действиях не участвовала. В то же время урон, который нанесли экипажи 290-й ШАД противнику, был существенно выше, чем результаты действий экипажей «молодежного» корпуса, а потери – в три раза меньше.

Критически оценивая сложившуюся ситуацию, командование ВВС КА, командующие воздушными армиями внесли серьезные коррективы в организацию боевых действий авиации в районе Курского выступа как при проведении оборонительной фазы операции, так и наступательной.

Авиационная поддержка войск стала выполняться преимущественно в форме сосредоточенных ударов бомбардировщиков и штурмовиков под прикрытием большого количества истребителей в сочетании с эшелонированными действиями небольших групп штурмовиков между ними.

Штабам 15-й и 1-й воздушных армий впервые удалось детально спланировать и достаточно хорошо выполнить так называемое авиационное наступление в тесной увязке с действиями наземных войск. Авиация каждой воздушной армии использовалась на направлении главного удара своего фронта для содействия наземным войскам на участке прорыва шириной 10–12 км, глубиной 5–6 км. Именно здесь «работали» основные силы воздушных армий. При этом удары штурмовиков распределялись преимущественно не по всем целям равномерно в полосе прорыва, а сосредоточивались на главных из них, имевших в данный момент решающее значение для продвижения наземных войск.

К сожалению, командованию воздушных армий все же не удалось наладить связь между пунктами управления и

штурмовиками. Последние, действовавшие в тактической связи с наземными войсками, непосредственно с поля боя зачастую не управлялись, так как пункты управления ими не везде были развернуты в районах командных пунктов общевойсковых командиров. Даже при наличии на передовой станции наведения взаимодействие штурмовиков и авианаводчиков в ряде случаев было откровенно плохим. Ведущие групп не всегда устанавливали связь со станцией наведения, *«не запрашивали обозначение переднего края и указанных целей»*. Соответственно выполняли задачу «по своему разумению». Оказались нерешенными даже такие мелкие вопросы, как снабжение штурмовых авиачастей топокартами крупного масштаба. Имеющиеся на снабжении карты не обеспечивали летчикам детальную ориентировку на поле боя. Более того, как показывали проверки, полетные карты к боевым вылетам летным составом готовились плохо: *«Цель на карте обозначают не всегда, если есть обозначения, то неряшливые, не по наставлению»*. Некоторые летчики вообще не знали сигналов наземных войск «Мы свои войска». В свою очередь, служба обозначения войск была организована весьма слабо. Вследствие большой текучести кадров в службах обозначения имелся большой некомплект подготовленного личного состава: *«Отсюда слабые знания инструкций и своих обязанностей»*. Личный состав служб обозначения в большинстве своем не умел грамотно обозначать цель цветными ракетами: *«… подаются из глубины нашего расположения»*. Ощущался недостаток полотнищ обозначения и сигнальных ракет, особенно после нескольких дней боев. В итоге имели место случаи нанесения штурмовиками Ил-2 ударов по своим войскам.

Например, 12 июля в ходе контрудара войск Воронежского фронта под Прохоровкой штурмовики в течение дня как минимум 5 раз наносили удары по своим войскам. Под удар Ил-2 попали части 32-й и 170-й танковых бригад, 92-й и 95-й гвардейских стрелковых дивизий, 4-й гвардейской мотострелковой бригады. Командир 48-го стрелкового корпуса генерал-майор Рогозный был вынужден сменить место дислокации своего командного пункта, так как он дважды подвергался ударам Ил-2: в 18.20–22 Ил-2 и в 20.30 – 6 Ил-2.

В этот же день ударами по своим «отметились» штурмовики 15 ВА, обеспечивавшие наступление войск Брянского фронта. Группа 13 Ил-2 от 233-й ШАД *«произвела 2-й заход не по противнику, а по своим войскам в районе Ожигово»*. До конца месяца штурмовики 15-й воздушной армии еще не менее 8 раз «били» по своим войскам. Атакам подвергались не только свои войска, но даже станции наведения штурмовиков.

Войска Центрального фронта в период с 9 июля по 9 августа подвергались ударам штурмовиков 1-й воздушной армии в общей сложности 11 раз.

Как докладывал командир 4-го ИАК генерал Ерлыкин: *«По заявлению генерала Пухова, в ряде случаев при приближении наших самолетов Ил-2 пехота прекращала огонь и пряталась из-за боязни попасть под удар»*.

Дело дошло до того, что командиры батальонов и полков из-за боязни быть атакованными своей авиацией стали уклоняться от обозначения своего переднего края, мотивируя свое решение тем, что экипажи штурмовиков на подаваемые пехотинцами сигналы внимания не обращают.

Каждый случай ударов по своим войскам расследовался самым тщательным образом. По результатам делались выводы. Выявленные виновники *«привлекались к ответственности по условиям военного времени»*. Естественно, что даже в тех случаях, когда удары совпадали по месту, времени и составу с вылетавшими на боевое задание группами, *«летный состав ударов по своим войскам не признавал…»*

Многочисленные архивные документы показывают, что *«в том случае, когда штурмовики действовали согласно обстановке или просто было совпадение задачи, поставленной штурмовикам, с создавшейся обстановкой на фронте»,* достигался большой эффект и войска быстро *«выдвигались на новые рубежи»*.

Надо сказать, общевойсковые командиры не сразу поверили в возможности управления авиацией по радио, считая это пустой забавой. Например, когда 15 июля станция наведения 15-й ВА при 20-м ТК перенацелила в воздухе три группы Ил-2 для удара по сосредоточившимся в Касьяново резервам противника и получился хороший результат – противник отказался от контратаки, *«начальник АБТВ 61-й Армии… не мог поверить, что это правда, и предполагал, что случайность, пока не убедился по записи рации и разворотам групп с маршрута»*.

Постепенно всем стало ясно, что эффективная помощь авиации в бою может быть обеспечена только совместными действиями общевойсковых и авиационных командиров. Ситуация в войсках с обозначением переднего края и выделением оперативным группам авианаведения необходимых средств обеспечения резко изменилась к лучшему.

Анализ распределения боевых потерь штурмовой авиации в период сражения в районе Курского выступа показывает, что наибольшие потери в штурмовиках Ил-2 воздушные армии понесли *«прежде всего в результате зенитного огня»* – 49 % всех потерь. На долю истребительной авиации пришлось около 37 %

потерь. Остальные 14 % потерь самолетов Ил-2 прошли по графам: «не вернулось с боевых заданий» и *«разные другие причины»* (сложные метеоусловия, неисправность матчасти и т. д.).

В отчетных документах ряда соединений отмечалось, что в отдельных частях потери Ил-2 от зенитного огня доходили до 60–65 % всех боевых потерь.

По словам начальника воздушно-стрелковой службы 17-й ВА майора Скаржинского огонь МЗА над районом сосредоточения целей был настолько плотным, что *«группы самолетов должны были совершать маневр под 90° во избежание попадания в завесу огня МЗА»*.

Обычно на наиболее опасных участках немцы сосредоточивали до 3–4 батарей МЗА, до 20–24 установок крупнокалиберных зенитных пулеметов на 1 км фронта. Среднекалиберная зенитная артиллерия располагалась из расчета в среднем одна батарея на 2 км фронта. Кроме этого, немцы довольно широко использовали и так называемые «кочующие» зенитные батареи, засады и т. п., которые внезапно обстреливали штурмовики и наносили серьезные потери.

Если штурмовики подходили к цели на высоте порядка 800—1000 м, то они уже за 3–4 км от линии фронта могли быть обстреляны огнем среднекалиберной зенитной артиллерии и за 1–1,5 км – огнем МЗА.

Таким образом, «Илам» уже при подходе к целям на поле боя приходилось преодолевать сплошную стену зенитного огня. Плотность огня на высотах боевого применения Ил-2, не считая орудий среднего калибра, доходила до трех-пятислойного огня. Как следует из документов, «МЗА обычно бьет по высотам 200–300—400—600–800—1000 м и далее…»

По данным Управления воздушно-стрелковой службы ВВС КА, во время атаки Ил-2 наземных целей в полосе немецкой обороны по штурмовику в секунду могло быть выпущено свыше 8000–9000 пуль крупного калибра и 200–300 малокалиберных зенитных снарядов со всеми вытекающими для Ил-2 последствиями.

Если теперь учесть, что группы Ил-2 находились над полем боя в среднем по 10–15—20 минут на высотах 200—1000 м, то большие потери от зенитного огня вполне закономерный результат.

В то же время воздушные бои в районе Курского выступа со всей очевидностью еще раз показали, что целостность боевого порядка штурмовиков в составе группы и непрерывное огневое взаимодействие между экипажами являются важнейшими средствами снижения потерь от истребителей противника. Для

многих командиров и летчиков стало ясно, что уйти от атак истребителей только за счет одной скорости практически невозможно. Истребители противника превосходили Ил-2 по скорости на всех основных высотах боевого применения и имели возможность практически при любых условиях встречи быстро произвести необходимый маневр для занятия выгодного исходного положения и выполнить атаку. К тому же пилоты люфтваффе весьма искусно применяли тактику ударов «из-за угла» (в основном по крайним штурмовикам в группе), когда атака производится неожиданно и на большой скорости со стороны солнца или из облачности. Расчет строился на внезапность атаки, высокую точность и мощь огня. При этом атака выполнялась, как правило, сзади сбоку, а огонь велся из всех огневых точек короткими очередями со средних дистанций и при сближении на близкие дистанции – длинными очередями. Никакое бронирование не спасало штурмовик от фатальных поражений. Летчики и воздушные стрелки получали ранения или погибали, деревянные плоскости и фюзеляж Ил-2 превращались в щепу, перебивались тросы и тяги системы управления и т. д. – штурмовик падал, шел на вынужденную посадку или выходил из боя в результате повреждений. Выполнив результативную атаку, пилоты люфтваффе на большой скорости выходили из боя, если штурмовики имели сильное истребительное прикрытие, либо, если прикрытие отсутствовало или сильно уступало по численности, настойчиво повторяли свои атаки, добиваясь полного разгрома группы.

Исходя из имеющейся статистики, примерно 75 % всех потерянных в ходе воздушных боев в летний период 1943 г. ударных самолетов ВВС КА были сбиты в результате первой атаки истребителей люфтваффе, 12 % – в результате второй атаки и 10 % – в результате третьей атаки. По данным штурмовых авиаполков 2-й, 5-й, 15-й, 16-й и 17-й ВА, около 30–35 % потерянных в воздушных боях Ил-2 были сбиты именно в результате неожиданных атак истребителей противника.

То есть *«в современных воздушных боях успех стал зависеть прежде всего от умения искать противника и обнаруживать его на большом расстоянии»*, а также *«от отработки тактики обороны строя»*.

На первый план в вопросе борьбы с истребительной авиацией люфтваффе выдвигались организация группового воздушного боя штурмовиков совместно с истребителями прикрытия и индивидуальная подготовка летчиков и воздушных стрелков в отражении атак истребителей противника.

Другими словами, противником номер один для экипажей

Ил-2 становилась немецкая зенитная артиллерия. Кроме того, как показал боевой опыт, эффективное подавление малоразмерных целей в условиях быстроменяющейся наземной обстановки и сильного насыщения поля боя различной боевой техникой было возможным лишь при условии построения энергичного маневра для атаки цели в весьма ограниченном пространстве над целью и за минимальное время от момента обнаружения. При этом необходимое поражение цели требовалось нанести при выполнении не более двух-трех заходов.

В то же время для выполнения эффективного боевого маневра и атаки цели Ил-2 явно не хватало маневренности и управляемости во всем диапазоне рабочих высот и скоростей, а состав вооружения не обеспечивал эффективного поражения типовых целей, главным образом бронетехники.

В отчете о боевой работе 617-го ШАП в июле 1943 г., составленном по горячим следам сражения на Курском выступе, командир полка майор Ломовцев просил укомплектовать полк *«лучшей матчастью с 37-мм авиапушками и, если возможно, снабдить новыми типами самолетов Су-4 и Су-6»*.

Анализ боевых потерь штурмовой авиации в период май – июль 1943 г. показывает, что свыше 69 % потерь понесли летчики, имеющие малый боевой опыт – не более 10 боевых вылетов, то есть молодые летчики. «Молодым» летчиком в штурмовой авиации ВВС КА считался тот, кто выполнил до 10 боевых вылетов включительно, а «стариком» – 30 боевых вылетов. При этом 25 % молодых летчиков погибли при выполнении своего первого боевого вылета. Потери летчиков, имеющих боевой налет до 60 боевых вылетов включительно, в процентном отношении были меньше примерно в 2,5 раза.

По неполным данным, убыль воздушных стрелков в период июльских боев примерно в 1,5–2 раза превышала убыль летного состава. При этом если среди категории погибших количество воздушных стрелков и летчиков было примерно одинаковым, то среди категории раненых воздушных стрелков было в 2–2,5 раза больше, чем летчиков.

Надо отдать должное командованию ВВС КА, которое все же смогло дать трезвую и во многом нелицеприятную оценку результатов применения авиации в операциях в районе Курского выступа и работы командного состава воздушных армий. Собственно говоря, именно с этого периода начинается коренной перелом в сознании командного состава всех уровней, что воевать надо правильно, войсками нужно управлять и через это реально влиять на исход боя, что не только летчики должны хорошо стрелять и бомбить, но и штабы должны хорошо организовывать

и обеспечивать их действия.

«Действия групп самолетов ограничиваются 5—10 минутами, а для этого задействованы большие материальные средства… Следовательно, сама логика убеждает нас в том, что финалу бомбоштурмового удара должны предшествовать все наши наличные ресурсы офицерского состава штабов и командования. Между тем весь этот огромный и работоспособный аппарат занят диспетчерской службой, воображая, что он управляет своими войсками, если передает распоряжения старшего командира по телефону на аэродром и дальше ограничивается наблюдением из окна хаты за взлетающими самолетами. При такой системе управления штабы не могут помогать своему командиру и не могут учить свои подразделения, потому что они сами ничего не видят и ничего определенного не знают, так как не видят работу своих летчиков», – писал по этому поводу в одном из докладов заместитель командира 225-й ШАД полковник Тимофеев.

В дальнейшем подготовке штабов и штабных командиров стало уделяться самое серьезное внимание. В период оперативных пауз и затишья на фронте вводились обязательные занятия авиационных штабов по боевой подготовке. Были отработаны и внедрены методики оперативно-тактической и специальной подготовки штабов, которые позволяли бы в кратчайшие сроки и с высоким эффектом приобретать штабным офицерам необходимые знания, навыки управления и принятия решений. Для контроля и *«выявления роста офицерского состава в оперативно-тактическом и специальном отношении и его работы над собой»* командиры, начальники штабов, отделов и служб воздушных армий, корпусов и дивизий довольно регулярно стали готовить оперативно-тактические и специальные темы на основе боевого опыта, которые затем отсылались для проверки в вышестоящие штабы. При этом некоторые офицеры выборочно вызывались «наверх» для личного доклада подготовленной темы.

Отделения по изучению опыта войны в воздушных армиях постепенно укомплектовывались до штата квалифицированными кадрами. Офицеры специальных служб (*«штурман, начальник ВСС, начхим, ИАС по вооружению и др.»*) и штаба тыла в обязательном порядке стали привлекаться для изучения и обобщения боевого опыта. Кроме этого, к изучению опыта войны через штабы фронтов привлекались и начальники авиаотделов штабов наземных армий. Их обязали представлять материалы о *«характере и эффективности действий наших ВВС и авиации противника в полосе армий»*. Регулярными стали выезды

специальных комиссий воздушных армий по местам прошедших боев с целью выявления реальной боевой эффективности действий авиации.

Контроль за выполнением штурмовиками боевых задач усилился. Помимо регулярных вылетов в составе групп проверяющих из вышестоящих штабов – дивизии или корпуса – значительно шире внедрялся в боевую практику фотоконтроль результатов удара штурмовиков. Так, директивой штаба ВВС КА от 23 января 1944 г. требовалось довести фотоконтроль в штурмовых авиаполках до 50 % вылетов уже к 15 февраля этого года. В дальнейшем требуемый процент боевых вылетов групп Ил-2 с фотоконтролем неуклонно повышался.

Как правило, фотоаппараты устанавливались у замыкающего группы штурмовиков, иногда в центре группы. Один самолет с фотоаппаратами мог заснять *«в нормальных условиях полета результаты группы в 3–4 самолета, то есть звена»*.

Документы частей и соединений показывают, что фотоконтроль в штурмовой авиации приживался очень трудно и непросто. На протяжении всей войны процент бомбоштурмовых ударов с фотографированием результатов не превышал 20–30 %. Во всех остальных случаях основным методом определения результатов бомбоштурмовых ударов Ил-2 оставалось наблюдение экипажей штурмовиков, прикрывающих истребителей и контролеров.

Дело в том, что в ходе удара, когда *«прицельно бьет зенитная артиллерия и охотится истребительная авиация противника»*, летчики подчас *«забывали включить тумблер фотоаппарата или не снимали – все равно ничего не выйдет – не до съемки»*. Для получения качественных фотоснимков необходимо было строго соблюдать режим полета – скорость, высоту и т. д., со всеми вытекающими последствиями для экипажа в условиях массированного применения противником огневых средств ПВО. Как правило, все имеющиеся к началу операции в полках самолеты Ил-2-фотографы, будучи замыкающими в группе, «снимались» немецкими зенитчиками уже в первые дни операции. Вместе с самолетом терялась и ценная материальная часть – фотоаппарат. В то же время в частях и БАО всегда ощущался их недостаток. Поэтому на завершающих этапах операции контролировать было попросту нечем.

Необходимо отметить, что фотосъемка результатов удара по целям на поле боя не могла дать объективных результатов для контроля, поскольку по этим же целям ведут огонь и наземные войска. Объективность фотоконтроля была лишь при ударах по ж.д. эшелонам, мотомехколоннам, аэродромам, переправам и т. д.

Средний налет летчиков штурмовой авиации при подготовке в запасных частях был увеличен до 20–26 часов, а удельный вес полетов на отработку боевого применения – до 60–70 % общего числа полетов по программе подготовки. Было введено строгое правило: без подготовки к боевому применению в составе групп (пара, звено, эскадрилья) экипажи на фронт не отправлять. Расширялась подготовка командиров звеньев и эскадрилий.

Здесь уместно отметить, что этих мероприятий оказалось все же недостаточно. Дело в том, что общий уровень общеобразовательной и специальной подготовки курсантов-выпускников летных школ 1944 г. был еще ниже, чем выпускников 1943 г. Это явно прослеживается по документам 1-й запасной авиабригады: *«…Полет строем отработан плохо… Особенно плохо отработан маневр по скоростям и по направлению…Неумение держаться в строю, маневрируя скоростями. Осмотрительность в полете слабая…Теория авиации, штурманское дело, матчасть самолета и мотора – слабая. Слабо знают элементарные сведения по режимам полета и в особенности по вопросу выполнения виража и соответственные величины крена на вираже и скорости…Не умеют проложить маршрут и произвести расчет…не читают карты…не умеют пользоваться компасом КИ-10…В школах не изучают инструкцию по бомбометанию с самолета Ил-2. Летчики, приходящие в ЗАП для обучения боевому применению, не имеют понятия о бомбардировочном вооружении Ил-2, визирных штырях, линиях, способа бомбометания не знают и не изучают. В результате в ЗАП приходится начинать все сначала. Пилоты, находясь в школах от 1 до 2 лет, полеты по маршруту и на бомбометание не производят, а потому теория, которую они изучали 1–2 года назад, забывается, и к нам приходят не подготовленными…Большим недостатком является поточная система обучения, вследствие чего приходят летчики с разной подготовкой: одни прошли программу теоретической подготовки в полном объеме – 120 часов, другие – 50 часов, третьи – 10 часов, приходят даже такие, которые вовсе не проходили теории штурманской подготовки»*. Соответственно увеличение общего налета и налета на боевое применение на одного летчика в запасных полках оказалось недостаточным. На фронте «молодых» приходилось, как и прежде, дополнительно серьезно готовить к бою.

В действующей армии исключительно большое внимание уделялось отработке групповой слетанности штурмовиков. В этой связи, помимо систематической тренировки в полках, огромное значение придавалось комплектованию групп постоянным составом летчиков. Выпуск на выполнение боевого задания

сборных групп категорически запрещался. Причем при выборе боевого порядка и определении места для отдельных экипажей замыкающими всегда становились наиболее опытные и подготовленные для отражения атак истребителей противника экипажи и пары. Менее опытные экипажи располагались в середине боевого порядка.

Нарушение боевого порядка и отрыв от группы отдельных экипажей обычно приводили к гибели последних. Поэтому Наставление по боевым действиям штурмовой авиации 1944 г. (НША-44) требовало от каждого летчика постоянно сохранять свое место в боевом порядке группы, а выход из него без уважительных причин рассматривался как преступление.

Взаимодействие штурмовиков со своими истребителями прикрытия и тактика воздушного боя Ил-2 с немецкими истребителями достигла пика своего совершенства. Случаи «потери» истребителями прикрываемых групп штурмовиков над целью перешли в разряд единичных случаев.

При вводе в бой молодого летного состава неукоснительно соблюдался принцип последовательности, по мере готовности к бою молодого летчика. В первый бой молодежь уходила только в паре с опытным ведущим. При этом в составе группы в 6–8 экипажей Ил-2 допускалось не более 1–2 молодых. Прикрытие штурмовиков своими истребителями в этом случае было обязательным, а цель – несложной.

Для снятия накопившейся усталости за годы войны, поддержания и восстановления сил летного состава в ходе боев в воздушных армиях с лета – осени 1943 г. при лазаретах РАБ и при каждом БАО стали организовывать небольшие дома отдыха на 10–30 коек. Продолжительность одной смены обычно не превышала 10 суток. Необходимость в отдыхе и восстановительном лечении определялась врачебно-летной комиссией, а очередность отдыха устанавливал командир полка. Затем списки утверждались командирами дивизий и корпусов. Как показывают документы, организация домов отдыха положительно сказалась не только на эффективности боевых действий, но и на уровне небоевых потерь матчасти и летного состава.

Дальнейшее совершенствование получила система управления штурмовиками над полем боя, что позволило обеспечить более тесное взаимодействие авиации и наземных войск, чем прежде, соответственно и более высокую эффективность авиационной поддержки войск, хотя полностью исключить удары по своим войскам так и не удалось до самого окончания войны.

Командиры авиационных пунктов управления и станций наведения овладели устойчивыми навыками использования радио для управления и наведения самолетов на поле боя. Передовые группы авианаведения были «посажены» на танки и автомашины и находились в боевых порядках войск.

С целью повышения ответственности летного состава в результатах удара и оперативности принятия решений на командном пункте авиации стал всегда находиться командир штурмового авиасоединения, взаимодействующего с наземными войсками.

На некотором удалении от командного пункта разворачивался пункт наведения, имевший с ним прямую телефонную связь. К назначению начальника пункта наведения подходили очень серьезно, поскольку от качества его передач зависел результат действий штурмовиков. Подбирался решительный, волевой командир из числа наиболее подготовленных в тактическом отношении офицеров и имевший большой боевой опыт. В его подчинение назначались: наблюдатель за воздухом (летчик), радист, телефонист (или два радиста) и один шифровальщик-кодировщик.

Авиационные представители, которые находились непосредственно в боевых порядках во всех общевойсковых соединениях поддерживаемых войск, обязаны были не только обеспечивать обозначение переднего края своих войск и давать по радио целеуказание штурмовикам, но и готовить информацию об обстановке на своих участках фронта, сообщать о потребности наземных войск в авиации, доносить о результатах ударов групп штурмовиков.

Пункт управления осуществлял наведение штурмовиков на цель с наиболее выгодных высот и направлений, информировал о воздушной обстановке, оказывал помощь экипажам в восстановлении детальной ориентировки в районе цели, передавал приказания командира авиасоединения, получал от командиров групп и авиационных представителей в войсках донесения о результатах действий авиации и разведывательные данные о противнике.

Смена радиоволн, позывных и пароля могла производиться один раз в три дня, иногда чаще. При этом волна наведения для штурмовиков и истребителей была единой. Место расположения пункта наведения было известно всем летчикам.

К сожалению, во многих случаях совершенно не соблюдалась дисциплина радиообмена. В эфире стоял такой гвалт и звучала такая «лексика», что «заглушались» все команды радионаводчиков. Командиры всех уровней боролись с этими

явлениями, но помогало не надолго, до очередного боя. Грешили этим не только рядовые летчики, но и командиры до корпусного звена включительно. «Некоторые командиры корпусов и дивизий очень легкомысленно используют радио для управления штурмовиками на поле боя, занимая эфир излишними разговорами, много болтают, нервируют летчиков, убивают инициативу ведущих при выполнении задач. Проявляют при этом нетерпимое бескультурье, используя радио для сквернословия и грубости по адресу летчиков и командиров групп (особенно широко практикуется это командиром 1-го ШАК)», – указывалось по этому поводу в директиве штаба ВВС КА от 23 января 1944 г.

Практически управление штурмовиками Ил-2 в процессе боевых действий осуществлялось следующим образом.

Авиапредставитель получал задачу от командования наземных войск, кодировал ее по переговорной таблице и карте и передавал по техническим средствам связи в дивизию или корпус. После уяснения задачи штаб соединения ставил задачу полкам. На непосредственную подготовку экипажей (прокладка маршрута, указания экипажам) отводилось в среднем до 20 минут, на запуск и выруливание группы из 6 Ил-2 – 15 мин.

Обычно уже через 1–1,5 часа с момента вызова штурмовиков наземными частями они появлялись в районе удара.

О вылете очередной группы Ил-2 штаб соединения доносил по радио на КП своего командира условным кодом с указанием номера группы (по таблице боевых вылетов), состава и времени вылета. Полет группы отслеживала станция наведения, а командир соединения при необходимости уточнял задачу группы.

Ведущий группы сразу же после взлета вступал в связь с истребителями сопровождения, а после встречи с ними – с радиостанцией наведения.

Все команды по радио для управления и наведения передавались открыто. Поэтому, прежде чем войти в связь, ведущий группы запрашивал пароль станции наведения и только после этого выполнял ее команды.

При подходе к КП авиакорпуса штурмовики получали уточнение задачи и ориентировку в воздушной обстановке. При необходимости выправлялся боевой порядок группы, после чего группа наводилась на цель по местным признакам или направлению и времени полета. В случае необходимости цель обозначалась пуском цветных ракет в ее сторону, трассирующим пулеметным огнем, постановкой реперов.

К моменту атаки наведение по радио обычно прекращалось, с тем чтобы не отвлекать внимания ведущего группы и дать ему возможность командовать своей группой.

Если по каким-либо причинам станция наведения не могла связаться с ведущим группы штурмовиков, то вызывался ведущий группы истребителей прикрытия, через которого и передавались штурмовикам все указания.

Отметим, что начиная с лета 1944 г. все звенья управления и обеспечения ВВС КА действующей армии работали как единый часовой механизм. Почти идеально, без сбоев и срывов. И штабы, и тылы, и летчики. Летчики ничем другим, кроме как «войной», не занимались – только полеты, подготовка к полетам и отдых. Поэтому и успехи были значительными.

«Шлифовка» тактики и организации боевого применения самолетов Ил-2 в операциях завершающего периода войны проходила в условиях, когда противник резко повысил устойчивость своей обороны. Плотность фортификационных сооружений была увеличена в 2–3 раза, глубина оперативного построения войск – в 3–4 раза, плотность войск на 1 км фронта: по пехоте – в 2 раза, по орудиям и минометам – в 6—10 раз, по танкам и САУ – в 8—10 раз, по зенитным огневым средствам – в 2–2,5 раза.

Плотность Ил-2 на 1 км фронта была увеличена в 6–7 раз по сравнению с таковой в первый период войны и равнялась в среднем 30–35 самолетам, достигая в некоторых случаях 60–80 самолетов. С учетом выделяемого на операцию ресурса такие плотности Ил-2 вполне позволяли обеспечить устойчивое подавление целей противника на всех этапах операции.

В ходе подготовки к прорыву обороны противника Ил-2 решали в основном задачи визуальной разведки и перспективной аэрофотосъемки переднего края и маршрутов движения подвижных групп прорыва на всю глубину их действия.

На этапе непосредственной авиационной подготовки атаки в основу боевого применения Ил-2 легло его массированное использование на узких участках фронта на направлениях главного удара путем нанесения сосредоточенных ударов большими группами самолетов по целям на второй и третьей позициях главной полосы обороны противника. Артиллерия в это время уничтожала цели непосредственно на первой позиции.

Основными задачами Ил-2 являлись уничтожение бронетехники, артиллерии и минометов, огневых точек, живой силы и «раскрытие» маскировки ДОТ и ДЗОТ с целью улучшения условий пристрелки для тяжелой артиллерии. Кроме этого, Ил-2 наносили удары по узлам связи и штабам противника, «подавляя» его систему управления войсками.

При планировании действий штурмовиков над полем боя особое внимание уделялось обеспечению согласованности

«работы» Ил-2 и артиллерии. Дело в том, что над полем боя на нисходящей траектории ежеминутно могло быть до 200–300 снарядов разного калибра на 1 км фронта. А это могло привести к потерям среди штурмовиков.

Действия штурмовиков в обязательном порядке увязывались по времени и месту с ударами бомбардировочной авиации. При этом если бомбардировщики в основном били по площадям «кувалдой», то Ил-2 «работали» избирательно, уничтожая и подавляя лишь отдельные важные для наземных войск цели.

Массированные удары штурмовики наносили полками и дивизиями. Удары по одной или нескольким целям, расположенным в одном районе, выполнялись двумя способами – нанесением последовательных ударов крупных групп или одновременного удара. Общее число Ил-2 в ударных группах составляло 60—100 машин.

При последовательных ударах выход на цель крупных групп (2–4 группы по 20–30 Ил-2) осуществлялся в «колонне» групп по 4–6 Ил-2 в правом или левом «пеленге». Ведущая группа, обнаружив цель, пикировала на нее всеми самолетами и после атаки шла по «кругу» для последующего захода. Остальные группы действовали по примеру первой. Таким образом получался замкнутый «круг» из четверок или шестерок Ил-2. Время огневого воздействия на противника достигало от 20–30 минут до 1–1,5 часа.

Во втором случае «обработка» целей на передовой осуществлялась группами по 6–8 Ил-2, следовавших к цели в боевом порядке «колонна» групп. Каждая группа атаковывала цель одновременно всеми самолетами с пикирования в правом или левом «пеленге». К недостаткам этого способа можно отнести кратковременность пребывания штурмовиков над целью, что не позволяло надежно подавлять цели, так как не все экипажи успевали использовать отведенный для удара боекомплект. Кроме того, при ударе в составе дивизии имелись значительные трудности сбора общей колонны. Однако он обеспечивал сильное моральное воздействие на противника и значительно снижал потери от истребительной авиации и зенитной артиллерии противника.

При действиях по разным целям в одном районе применялись одновременные удары нескольких групп по 6—10 Ил-2 в каждой. Все группы следовали к району удара в одном общем боевом порядке «змейка» или «колонна». При подходе к району действий каждая группа «работала» по своей цели. В зависимости от расположения целей для каждой группы устанавливался правый или левый круг. Соответственно каждая группа перед атакой

перестраивалась в «пеленг», противоположный направлению круга, и посамолетно выходила на цель, одновременно замыкая круг группы.

Во всех случаях основу боевого порядка любой группы штурмовиков составляла пара, действовавшая в боевых порядках «фронт», «пеленг» и «колонна».

В связи с применением крупных сил штурмовой авиации командиры дивизий и корпусов каждый раз решали проблему «тесноты» над полем боя. От обычного правильного «круга», при котором группы находились над территорией противника и своей территорией по 50 % времени, переходили к вытянутому «кругу»: вдоль на ширину фронта армии (обычно до 8 км) и в глубину до 4–5 км. В этом случае удавалось за 1 час без помех друг другу четыре раза «пропустить» до 17 групп по 4 Ил-2 каждая. То есть пока артиллерия обрабатывала передний край противника, штурмовики успевали выполнить около 272 атак по целям на поле боя, обеспечивая непрерывное нахождение над противником большой группы Ил-2.

По окончании артиллерийской и авиационной подготовки «Илы» часто обеспечивали постановку дымовой завесы перед фронтом наступления наземных войск. Сложность и опасность этой задачи заключалась в том, что завеса должна быть поставлена своевременно и точно в назначенном месте, чтобы ослепить противника на время, необходимое пехоте для захвата первой траншеи. При этом Ил-2 должны были лететь без маневра по прямой и на предельно малой высоте. В противном случае завеса получалась рваной, не сплошной, а значит – большие потери в наступающих частях.

Для выполнения таких заданий, ввиду их исключительной сложности и опасности, группы штурмовиков формировались обычно на добровольных началах и только из летчиков, имеющих большой боевой опыт.

На этапе собственно прорыва обороны штурмовикам в качестве основной ставилась задача непрерывного сопровождения танковых и стрелковых соединений на всю глубину прорыва. «Илы» должны были непрерывно «висеть» над полем боя и путем нанесения эшелонированных ударов поражать живую силу, огневые средства и бронетехнику противника впереди и на флангах наступающих войск. При этом рубежи действия штурмовиков перемещались в соответствии с темпами продвижения пехоты и танков.

Задача сопровождения пехоты и танков часто совмещалась с задачей подавления дивизионной артиллерии противника.

Как правило, для действий непосредственно перед фронтом

наступающих частей выделялось 2–3 группы по 8—12 Ил-2 в каждой, а для «работы» на флангах – 1–2 такие группы. Все группы находились над полем боя по 15–20—30 минут, после чего их сменяли другие группы.

Кроме эшелонированных ударов небольшими группами, штурмовики наносили и сосредоточенные бомбоштурмовые удары большими группами с целью подавления опорных пунктов противника в тактической глубине, изолирования их от притока резервов и т. д.

Часть сил штурмовиков Ил-2 обычно выделялась для ведения систематической разведки на глубину до 12–16 км с одновременным нанесением бомбоштурмовых ударов по обнаруженным колоннам резерва противника.

Отметим, что, решая задачу непосредственного сопровождения наземных войск, штурмовики должны были наносить точные бомбоштурмовые удары по целям в 100–200 м от своих передовых частей. Поэтому летчикам категорически запрещалась штурмовка без радионаведения. Если по каким-либо причинам не было связи с авианаводчиком, то ведущий группы был обязан увести свою группу на 5–6 км в тыл противника, найти там цель и «разрядить» по ней боекомплект.

Кроме этого, для уменьшения вероятности удара по своим войскам было введено такое правило: ведущий группы, обычно очень опытный летчик, выбирал себе цель, самую близкую к линии боевого соприкосновения, а другие летчики группы били либо по ней, либо по другим целям, находящимся не ближе той, по которой бил ведущий.

Когда войска овладевали первой и второй траншеями противника, к штурмовикам предъявлялись самые жесткие требования – подавлять не выявленные и не уничтоженные артиллерией и авиацией отдельные огневые точки, батареи, контратакующие танки и т. д. Удары должны были наноситься в нескольких заходах из «круга» и только с индивидуальным прицеливанием по месту удара ведущего, то есть удары «точка в точку». Чтобы не потерять из виду цель и обеспечить непрерывность огневого воздействия на нее, диаметр «круга» не должен был превышать 1–2 км.

С вводом в прорыв крупных подвижных групп фронта – танковых армий, танковых и механизированных корпусов, рассекавших оборону противника и обеспечивавших окружение его группировок, их поддержка и прикрытие с воздуха становились основными задачами ВВС КА.

Как правило, с одной танковой армией взаимодействовали бомбардировочный, штурмовой и два истребительных

авиакорпуса. Для сопровождения мехгруппы выделялись два авиакорпуса – штурмовой и истребительный. С танковыми корпусами «работали» либо штурмовая и истребительная дивизии, либо штурмовой и истребительный корпуса.

Штурмовые авиасоединения, обеспечивая успех наступления подвижной группы, последовательно по рубежам перед фронтом и на флангах советских танков эшелонированными и сосредоточенными ударами подавляли артиллерию, минометы, позиции САУ, танки, подходящие резервы и живую силу противника, разрушали его систему противотанковой обороны. Бомбоштурмовые удары наносились как по данным воздушной разведки, которая непрерывно велась штурмовиками в интересах танковых соединений на направлении их движения, так и по вызовам авиационных представителей с передовых пунктов управления, находящихся в боевых порядках танковых и механизированных корпусов.

Применительно к такой тактике применения самолетов Ил-2 эффективность решения штурмовиками задач непосредственной авиационной поддержки войск по сравнению с 1941–1942 гг. увеличилась примерно в 6–8 раз. Соответственно возросли и темпы наступления наземных войск.

Опыт наступательных 1944–1945 гг. показал, что темпы прорыва тактической зоны обороны увеличились в среднем в 4–7 раз по сравнению с первым периодом войны и составили 8—15 км в сутки. А такие темпы наступления уже не позволяли противнику парировать удары Красной Армии за счет маневра тактическими и оперативными резервами, а также перегруппировки войск.

Так, в августе 1944 г. в ходе Яссо-Кишиневской операции войск 2-го Украинского фронта в полосе прорыва 27 А (на ее участке вводилась в прорыв 6 ТА) в течение первых четырех часов наступления над полем боя непрерывно «висело» 28–32 Ил-2 в группах по 12–16—20 машин, которые решали задачу непосредственного авиационного сопровождения атаки. Уже к 12.00 оборона противника была рассечена на глубину 5–6 км и воздушная разведка установила начавшийся отход его войсковых колонн.

Последующие действия Ил-2 по отходящим войскам противника полностью дезорганизовали его управление и сорвали маневр резервами по фронту. В результате к исходу дня первая и вторая полосы обороны были прорваны: глубина прорыва составила 10–15 км.

Характеризуя эффективность действий штурмовиков Ил-2 в этой операции, один из пленных немецких офицеров показал:

«Когда закончилась артиллерийская подготовка, мы решили, что теперь сумеем оправиться и встретить русскую пехоту и танки, но появившиеся в воздухе самолеты-штурмовики не дали нам прийти в себя, заставили бросить боевую технику и спасаться бегством. Штурмовики непрерывно висели над нами. Творился невероятный ужас…»

По показаниям пленных, в результате артиллерийской подготовки и бомбоштурмовых ударов авиации из состава первой линии обороны выбыло из строя до 50 % личного состава. Потери среди офицерского корпуса были еще выше. Пленный офицер немецкой 76-й пехотной дивизии показал, что полки его дивизии в первый день операции потеряли до 80 % офицерского состава…

О высокой эффективности действий Ил-2 по отходящим колоннам противника подробно свидетельствуют многочисленные показания пленных, от рядовых солдат до генералов включительно.

Например, ефрейтор 3-й роты 677-го рабочего железнодорожного батальона Фридрих Альфред, взятый в плен 2 июля в четырех километрах северо-восточнее Березины в ходе операции 2-го Белорусского фронта в июне 1944 г., показал: *«Немецкие колонны, двигавшиеся по шоссе Орша – Минск, повернули на юг на шоссе Могилев – Минск. На лесных дорогах мы подвергались непрерывным атакам штурмовиков, которые наносили нашим колоннам ужасные потери. Так как автомашины двигались по дорогам в 2–3 ряда, потери при налетах часто равнялись 50–60 %. Считаю, что в нашей колонне до 50 % всего состава было потеряно от налетов русских самолетов…»*

Генерал-майор Инзель Иоахим – командир 65-й пехотной дивизии, взятый в плен 11 июня в районе восточнее Минска, – в своих показаниях дал следующую оценку действиям штурмовой авиации Красной Армии:

«В настоящих операциях русских войск и в их успехе авиация сыграла первостепенную роль. Она повлияла на ход всей кампании на данном участке фронта. Применяемые в большом количестве самолеты-штурмовики являлись эффективным средством, нарушившим планомерный отход наших войск по дороге на новые оборонительные рубежи. Расстроив нормальное движение отходящих колонн и вызвав панику, русская авиация не дала возможности нашим войскам оказать организованное сопротивление на таком мощном и естественном рубеже, как Березина. Моральное действие авиации исключительно большое. Наше командование было бессильно бороться с таким превосходством в воздухе».

Справедливости ради необходимо отметить, что в описываемых событиях путь отступления немцев проходил через лесисто-болотистую местность с крайне ограниченным числом дорог. Это вынуждало войска вермахта совершать отход по двум-трем основным дорогам, которые нередко были забиты колоннами в два-три, а в отдельных случаях и в четыре ряда. При этом немцы не смогли организовать прикрытие отходящих войск зенитными средствами и истребителями. Поэтому условия для боевого применения штурмовиков Ил-2 складывались особенно благоприятно. Колонны совершенно не имели возможности рассредоточиться. Штурмовики же, создав на дорогах пробки и заторы, непрерывным «висением» над остановившимися колоннами добивались максимального успеха.

Работа специальной комиссии по определению эффективности боевых действий полков 230-й ШАД 29 июня на участках дороги Белыничи – Погост, Белыничи – Березино и Василевщина – Заболотье с выездом на места боев показала, что штурмовиками в течение дня было уничтожено и повреждено свыше 100 автомашин, 6 танков, около 20 орудий и т. д. Помимо этого, вследствие пробок и заторов немцы были вынуждены бросить на дорогах значительное количество боевой техники. Только на двухкилометровом участке Минского шоссе в 1,5 км северо-восточнее Погоста комиссией было обнаружено до 500 брошенных и разбитых автомашин.

Действия Ил-2 по колоннам противника в менее благоприятных условиях были, естественно, и менее эффективными…

Весьма высокие результаты показывали штурмовики Ил-2 при действии по железнодорожным составам на станциях и перегонах, особенно если в составе эшелона находились цистерны с горючим или вагоны с боеприпасами и удавалось их поджечь.

Так, при атаке ст. Шепетовка 7 января 1944 г. группой 7 Ил-2 с пушками НС-37 от 525-го ШАП 2-й ВА в результате прямых попаданий в вагоны с боеприпасами и цистерны с горючим в эшелонах, находившихся на станционных путях, возникли пожары и взрывы боеприпасов. После прилета на свой аэродром экипажи доложили, что в результате удара *«повреждено и уничтожено: до 30 вагонов, до 30 чел. пехоты, наблюдали сильные взрывы и пожары в эшелонах»*.

16 февраля 1944 г. специальная комиссия штаба 2-й ВА в присутствии помощника командующего ВВС КА по воздушно-стрелковой службе генерал-майора Рафаловича *«методом осмотра места удара штурмовиков и опросом работников ж.д.*

станции Шепетовка… и местных партизан… установила», что от взрыва трех вагонов с боеприпасами были разрушены пять смежных путей, вагоноремонтное депо и ряд станционных зданий, а на месте взрыва образовалась огромная воронка. Взрывной волной отдельные вагоны, платформы и даже танки были отброшены на соседние пути. Взрывы и пожары продолжались непрерывно в течение 3,5 часа. Все 14 эшелонов, сосредоточенных на станции, были уничтожены. Потери живой силы точно установить не удалось, но, судя по расположению санитарных поездов и людских эшелонов (два санитарных и три с войсками), а также по характеру разрушений, они были значительны: *«И по настоящее время на станции валяются обгорелые трупы немецких солдат и офицеров, лошадей и имущества, груды обгорелой и развороченной военной техники и вагонов»*. Немцы в течение более месяца не могли ликвидировать последствия удара, и к моменту занятия станции советскими войсками для пропуска поездов на ней было восстановлено только два пути.

Все участники этого исключительного по эффективности удара были повышены в воинских званиях. Кроме того, ведущий группы заместитель командира 1-й эскадрильи лейтенант И.М. Долгов был награжден орденом Суворова III степени, замполит полка майор Н.В. Шаронов – орденом Отечественной войны I степени, мл. лейтенанты Л.А. Брескаленко, А.С. Косолапов, Г.В. Пастухов, Н.И. Родин и лейтенант И.В. Ухабов – орденами Красного Знамени.

Отметим, что еще за год до описываемых событий, 26 января 1943 г., лейтенант С.И. Смирнов и старший лейтенант С.В. Слепов из 7-го ГвШАП 230-й ШАД нанесли не менее эффективный удар по эшелонам противника.

Выполняя в сложных метеоусловиях задачу по поиску железнодорожных составов противника на перегонах и станциях в районе Ставрополь – Тихорецк – Кавказская, летчики обнаружили и атаковали на ст. Малороссийская четыре эшелона.

В результате удара на станции возникли сильные взрывы и пожары. Малороссийская горела так, что на обратном пути ни Слепов, ни Смирнов, ни летчик-истребитель, прикрывавший их, из-за густого дыма не смогли рассмотреть станцию…

Эффективность удара Смирнова и Слепова была подтверждена специальной комиссией 4-й ВА, которая работала на станции Малороссийская после ее освобождения. Комиссия установила, что на станции сгорели один эшелон с горючим, один с танками и два с боеприпасами. Путевое хозяйство было настолько сильно разрушено, что немцы не смогли восстановить

движение, вплоть до освобождения станции – за четверо суток ни один эшелон не проследовал в сторону Тихорецка. Много эшелонов застряли на перегонах. Красноармейцам достались богатые трофеи…

Верховный главнокомандующий И.В. Сталин в мае 1943 г. поставил грамотные действия лейтенанта С.И. Смирнова и младшего лейтенанта С.В. Слепова в пример всему личному составу ВВС Красной Армии.

Виновники же столь знаменательных событий этот приказ не услышали. К этому времени младший лейтенант Слепов погиб, а лейтенант Смирнов был сбит, после падения самолета остался жив, пытался перейти фронт, но попал в плен, после побега из концлагеря партизанил в Чехословакии. Боевыми наградами за удар по Малороссийской никто из них награжден не был…

К сожалению, для действий по срыву железнодорожных перевозок штурмовики Красной Армии вылетали не так часто – не более 2–4 % всего количества боевых вылетов в операции.

Отметим, что высокая эффективность авиационной поддержки войск на завершающих этапах войны в немалой степени обуславливалась завоеванием ВВС КА стратегического господства в воздухе, в результате чего штурмовики Ил-2 получили широкую инициативу действий над полем боя.

Как следствие, средний налет на одну боевую потерю самолетов Ил-2 увеличился с 26 самолетовылетов в 1943 г. до 85–90 вылетов в 1944–1945 гг.

При этом потери штурмовиков от истребительной авиации неуклонно снижались, а от огня зенитной артиллерии, наоборот, возрастали при одновременном увеличении количества самолетовылетов. Суммарные же боевые потери Ил-2 оставались практически на одном уровне.

Анализ безвозвратных потерь самолетов Ил-2, боевых и небоевых, показывает, что в среднем каждые 7–8 месяцев войны парк самолетов Ил-2 в воздушных армиях полностью обновлялся. Для сравнения: самолетный парк бомбардировочной авиации за год войны обновлялся в среднем на 40–70 % от своего среднего состава.

Изменение обстановки в воздухе во второй половине войны характеризуют и «нормативы» положений о наградах и премиях для личного состава ВВС Красной Армии за боевую работу, которые вводились в этот период.

Так, уже 1 сентября 1943 г. Приказом Наркома Обороны к высшей правительственной награде – званию Героя Советского Союза летчик-штурмовик представлялся за 80 успешных боевых вылетов или за 10 лично сбитых в воздушных боях самолетов

противника. В дальнейшем планка Героя Советского Союза была поднята до 100 боевых вылетов.

Первую награду летчик-штурмовик мог получить за первые 10 боевых вылетов, а последующие награды – за каждые 20 успешных боевых вылетов.

Осенью 1944 г. был запущен в серийное производство штурмовой самолет Ил-10, существенно превосходящий Ил-2 по летным данным.

До 1 мая 1945 г. 1-й запасной штурмовой авиабригадой на новом штурмовике было переучено и отправлено в действующую армию 11 авиаполков. Из этого числа в боевых действиях на Ил-10 успели принять участие только три полка – 108-й и 118-й гвардейские и 571-й штурмовые авиаполки. Официальные войсковые испытания Ил-10 проходили в 108-м ГвШАП.

В общей сложности за период с 15 апреля по 8 мая экипажи этих трех полков выполнили 1019 боевых самолетовылетов, в том числе: 735 – экипажи 571-го ШАП и 224 – 108-го ГвШАП.

Боевая работа велась в основном по точечным целям на переднем крае и в ближайшем тылу. Подавляющее количество боевых вылетов было выполнено на атаку танков, автомашин, артиллерии на огневых позициях и живой силы противника на поле боя, в местах сосредоточения и на дорогах.

Летчики отмечали, что *«вследствие легкости управления и повышенной скорости легко замыкается «круг», эффективно выполняется противозенитный маневр»*. Особенно выгоден маневр по высоте, ввиду высокой вертикальной маневренности Ил-10 в сравнении с Ил-2.

В отчетных документах особенно отмечалось, что самолет Ил-10 более скоростной и маневренный, чем Ил-2, поэтому борьбу с истребителями противника вести легче.

Что касается вопросов эксплуатации самолета Ил-10, то выявилось весьма много конструктивных дефектов машины и различных систем. При этом ряд из них были очень и очень серьезными.

Во всех полках имели место случаи деформации верхней и нижней обшивки консольной части крыла, срез и отрыв заклепок, а также отставание листов нижней обшивки центроплана, сопровождающееся срезом заклепок по шву крепления листов к угольнику на бронекорпусе.

Через две-три недели эксплуатации самолетов Ил-10 с полевых аэродромов обнаружились массовые отказы моторов АМ-42.

К исходу 8 мая 1945 г. в 571-м ШАП *«по причине производственно-конструктивных дефектов нагнетателя»* из

строя вышли 17 моторов. Как указывалось в отчете ст. инженера полка майора Жиленкова, *«для восстановления всех самолетов полку требуется 14 моторов АМ-42 и 18 нагнетателей»*.

В 108-м ГвШАП из строя вышли 76 % моторов по причине сильного износа поршневых колец. В 16 % случаев моторы выходили из строя по причине появления бронзовой, стальной и алюминиевой стружек, попадания воды в картер и выбрасывания масла.

На 1 мая в 108-м ГвШАП оставалось боеспособными всего 11 самолетов Ил-10. Остальные 18 (!) «десяток» были неисправны и требовали ремонта. Еще одна неделя боев, и летать было бы не на чем.

Фактически 108-й гвардейский и 571-й ШАП утратили боеспособность. Что было бы, если бы война продолжилась?

Боевые безвозвратные потери трех полков составили 12 самолетов Ил-10, небоевые – 11. Погибли 5 летчиков и 8 воздушных стрелков. Налет на одну боевую потерю «десятки» не превысил 85 самолетовылетов.

Если сравнить боевые возможности самолетов Ил-2 и Ил-10, то оказывается, что «двойка» в апреле – мае 1945 г. оказалась даже несколько лучше «десятки».

Так, боевая живучесть Ил-2 в этот период времени составляла в среднем около 90 самолетовылетов на одну безвозвратную потерю самолета.

Инженеры полков отмечали, что новый штурмовик *«держал удар»* хуже, чем Ил-2. В ходе боевых действий 38,5 % самолетов Ил-10, совершивших вынужденные посадки, были списаны по причине невозможности ремонта. Между тем по опыту 3-й ВА списывалось или отправлялись в ремонтные органы только около 10 % поврежденных штурмовиков Ил-2, остальные вводились в строй силами технического состава частей и полевых авиаремонтных мастерских.

Более низкая скорость пикирования позволяла летчику «двойки» при заходе на цель совершенно свободно отстрелять одну-две прицельные очереди из пушек и пулеметов. Летчик «десятки» за один заход прицельно не успевал отстрелять даже одной очереди.

Летчики отмечали и более низкие возможности Ил-10 в сравнении с Ил-2 по загрузке самолета авиабомбами наиболее ходовых калибров – АО-25, АО-2,5, ПТАБ-2,5–1,5 и ФАБ-50.

Ил-2 уступал Ил-10 только в эффективности выполнения противоистребительного и противозенитного маневров.

К сожалению, в серию запустили не самый хороший самолет, а самый удобный с точки зрения налаживания массового выпуска.

Боевая же мощь штурмовой авиации Красной Армии от такого решения сильно не повысилась.

Весь опыт войны показывает, что самым полезным самолетом для нашей пехоты и самым страшным самолетом для немецкой пехоты был именно штурмовик Ил-2. Значение и роль Ил-2 на войне неуклонно возрастали. Соответственно этому рос и удельный вес самолета в составе ВВС КА. Фактически, начиная с осени 1942 г., Ил-2 был главной ударной силой ВВС Красной Армии. Если к началу войны Ил-2 в составе ВВС имелось менее 0,2 % (к числу самолетов пяти приграничных Военных округов), то к осени 1942 г. их удельный вес вырос до 31 % и в дальнейшем удерживался на уровне 29–32 % общего числа боевых самолетов фронтовой авиации. Удельный вес дневных бомбардировщиков с осени 42-го никогда не превышал 14–15 %. Советская авиапромышленность и учебные заведения ВВС КА не смогли обеспечить восполнение потерь в самолетах и летном составе фронтовой бомбардировочной авиации.

За годы войны было произведено 36 154 самолета Ил-2, Ил-2КР и Ил-2У. По состоянию на 10 мая 1945 г. в составе воздушных армий фронтов насчитывалось 3289 самолетов Ил-2, Ил-2КР и Ил-2У, а также 146 самолетов Ил-10.

Всего в годы войны было подготовлено и отправлено на фронт 356 штурмовых авиаполков, из этого числа 140 полков проходили переформирование в тылу один раз, 103 авиаполка – дважды, 61 – трижды, 31 – 4 раза и 21 – пять раз.

Боевые потери летчиков ВВС КА за время войны составили 27 600 человек, в том числе 7837 летчиков-штурмовиков, 11 874 – истребителей, 6613 – бомбардировщиков, 587 – разведчиков, 689 – вспомогательной авиации.

ВЕЧНАЯ ИМ ПАМЯТЬ.

* * * * *

Курсанты аэроклуба построены для проведения занятия

Обучение вновь прибывшего пополнения летчиков. Карельский фронт

Подготовка штурмовика к боевому вылету. Рядом с самолетом аэродромный заправщик на шасси ЗиС-6

Оружейник Алпатов готовит штурмовик к вылету. 7-й ГвШАП, 1942 г.

Снаряжение пушек Ил-2. Пушки ВЯ калибра 23 миллиметра наряду с пулеметами были самым точным оружием штурмовика

Подвеска бомб. Стандартная бомбовая нагрузка Ил-2 была 400 килограммов, но опытные летчики брали и 600

Зарядка пушек

Подвеска бомб

Подготовка штурмовиков Ил-2 к боевому вылету

Штурмовики готовятся к вылету на боевое задание

Получение задания

Ведущий группы 92-го ГвШАП Михаил Чекурин уточняет задание. *Слева направо:* Николай Лежнев, Диденко, неизвестный, неизвестный, Тимченко, Михаил Чекурин, Сергей Рябов, Иван Глебов, Николай Свиридов. 1-й Украинский фронт, август 1944 г.

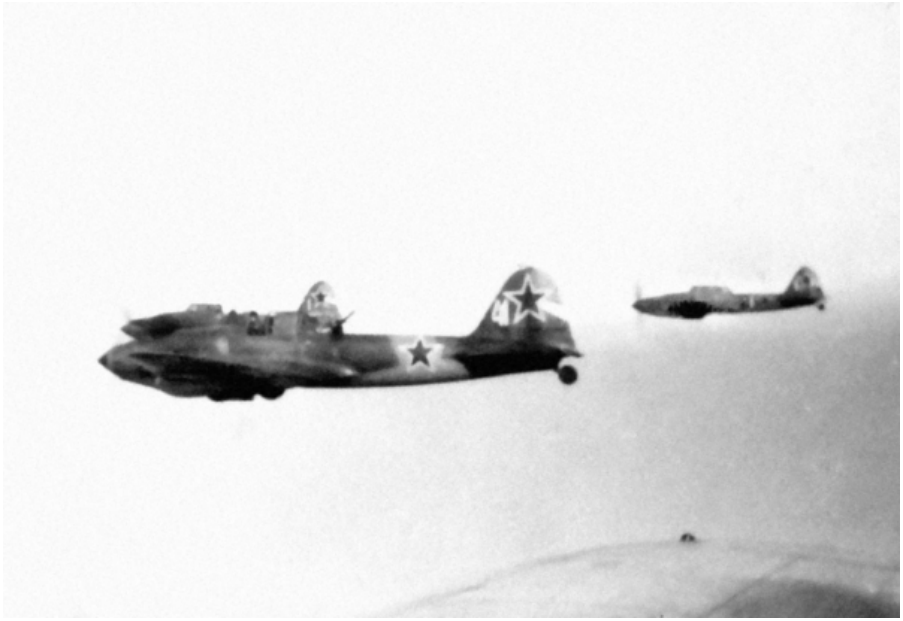
Командир звена 117-го корректировочного разведывательного авиационного орденов Кутузова и Александра Невского полка Гришечкин *(слева)* ставит задачу летчику Константину Миненкову и штурману Василию Колесникову

Получение задания

Стрелок Ил-2. На фотографии фронтовая переделка одноместного Ил-2 в двухместный. Обратите внимание на установленный на самодельном кронштейне пулемет ШКАС

Стрелок Ил-2 за пулеметом УБТ

Штурмовик Ил-2 в воздухе



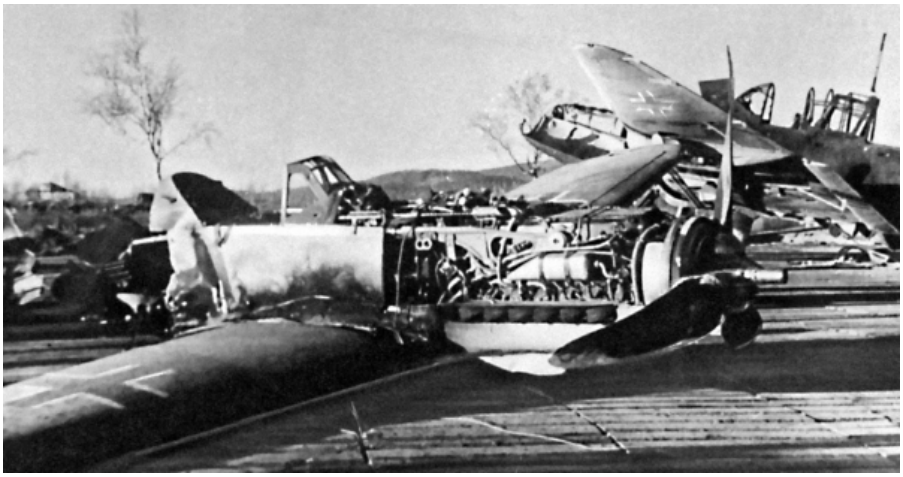
В воздухе Ил-2 211-го ШАП

Кирим (Коля) Салахутдинов, стрелок в экипаже И.И. Коновалова

Работа «с круга». Ил-2 *(указан стрелкой)* выходит из атаки

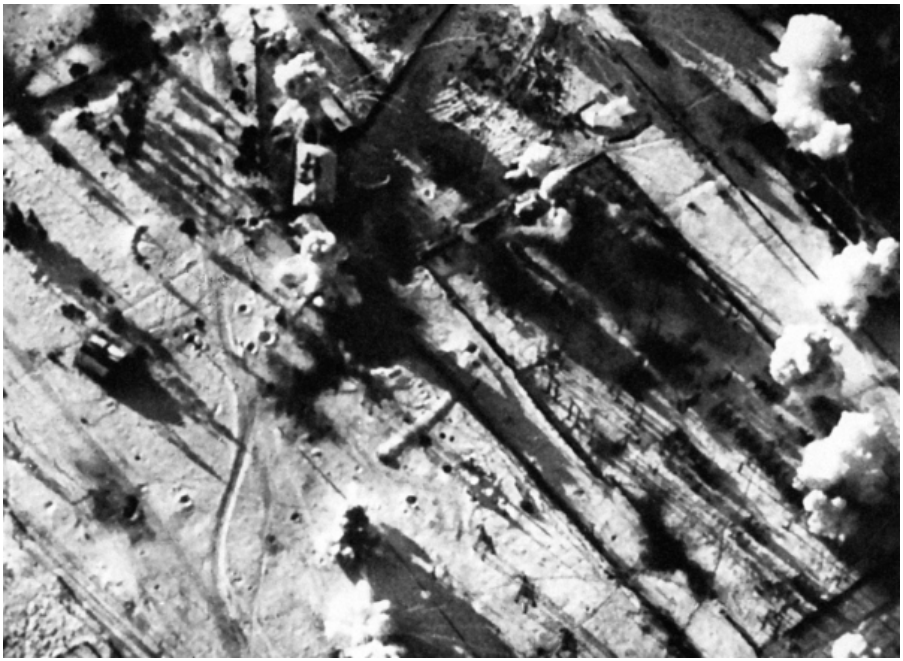
Позиция немецких противотанковых орудий 8.8 cm PaK43. *Фото из кабины Ил-2*

Удар по скоплению техники. *Фото из кабины Ил-2*



Результаты штурмового удара по аэродрому Луостари

Бомбовый удар по перекрестку дорог



Бомбовый удар по скоплению врага

Результат работы штурмовиков по колонне противника

Ил-2 заходит на посадку. 7-я ВА, 1943 г.

Сбитый Ил-2 из 7-й ВА. На фотографии видно, что фюзеляж поврежден попаданием зенитного снаряда

Самолет 92-го ГвШАП, сбитый зенитной артиллерией противника. Летчик спасся, выпрыгнув с парашютом

Летчики 7-го ГвШАП обмениваются впечатлениями после боевого вылета. *Слева* капитан Василий Емельяненко, *третий слева* Николай Остапенко. Август 1943 г.

Механики 810-го ШАП ремонтируют самолет И.И. Андреева после повреждений, полученных при налете на скопление немецких танков под Мценском. В момент съемки они делают рассверловку под ленту, прикрывающую стык консоли с центропланом

Техники 92-го ГвШАП ремонтируют Ил-2

Самолет из состава 117-го корректировочного разведывательного авиационного орденов Кутузова и Александра Невского полка

Летчик Миненков Константин Иванович *(стоит)* и штурман Василий Колесников *(сидит в кабине)*

Юрий Сергеевич Афанасьев у своего самолета

Командир эскадрильи 566-го ШАП Николай Кузнецов

Эскадрилья П.Е. Анкудинова. *Стоят:* младший лейтенант Леонид Кайдалов (погиб), лейтенант Филипп Мохов (погиб), младший лейтенант Алексей Дугаев (погиб), младший лейтенант Иван Друзяк, младший лейтенант Миша Храмов. *Сидят:* заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Алексей Фукалов, командир эскадрильи старший лейтенант Павел Анкудинов, командир звена старший лейтенант Евгений Соболев

Эскадрилья 15-го ГвШАП. *Стоят:* Темчук, Валентин Аверьянов, Николай Полагушин, Медведев, Шульженко. *Сидят:*

Сергей Потапов, Александр Манохин, Евгений Кунгурцев

Владимир Моисеевич Местер *(справа)* и Виктор Прусаков

(Слева направо) Евгений Кунгурцев, Валентин Аверьянов, Николай Каленов, Сергей Потапов, Александр Артемьев, 1945 г.

Лейтенанту Коновалов Иван Иванович.

Приказом Верховного Главнокомандующего Генералиссимуса Советского Союза товарища Сталина нашей части, а следовательно и Вам, объявлена благодарность за участие в боях за овладение городами Сумы, Ичня, Бахмач, Нежин, Прилуки, Гайсин, Калинковичи, Мозырь, Житомир, Коростень, Пулин.

Надеюсь, что Вы и впредь будете так же честно и достойно служить нашей социалистической Родине.

Командующий Воздушной Армией
дважды Герой Советского Союза
генерал-полковник авиации
Т. ХРЮКИН.

Начальник Штаба Воздушной Армии
генерал-лейтенант авиации
И. БЕЛОВ.

Благодарственная грамота, врученная И.И. Коновалову

Смерть немецким оккупантам!
Фотограмота
Штурмовому авиационному
Оршанскому Краснознаменному
ордена Суворова 3й степени
полку
За отличный фотоконтроль
штурмового бомбового удара
ФОТОСХЕМА
ст. лейтенант Анкудинов
ст. лейтенант Фукалов
24.1.45 г. в 15ю группа в составе 8 ИЛ-2 под командованием
ст. лейтенанта Анкудинова нанесла бомбардировочно-штурмовой
удар по жел. - дор. станции Тыхы. в результате чего
уничтожено и повреждено: 4 паровоза, до 30 вагонов.
Фотоконтроль производил ст. лейтенант Фукалов.
Командир 307 штурмовой авиацион. Лидской Краснознамен. дивизии
полковник /Кожевников/
Начальник штаба штурм. авиацион. Лидской Краснознамен. дивизии
полковник /Капынин/
НКО СССР

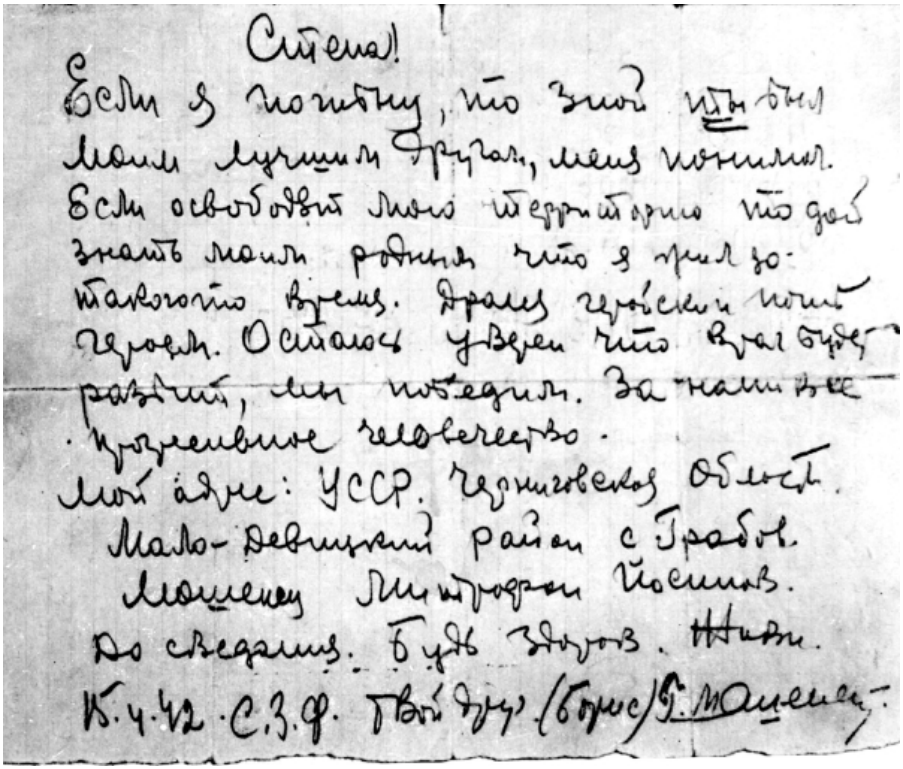
Фотограмота за отличный фотоконтроль бомбового штурмового удара, выданная старшим лейтенантам П. Анкудинову и А. Фукалову

Командир 312 ШАП Виктор Михайлович Рубцов

Штурман 312-го ШАП Михаил Ступишин

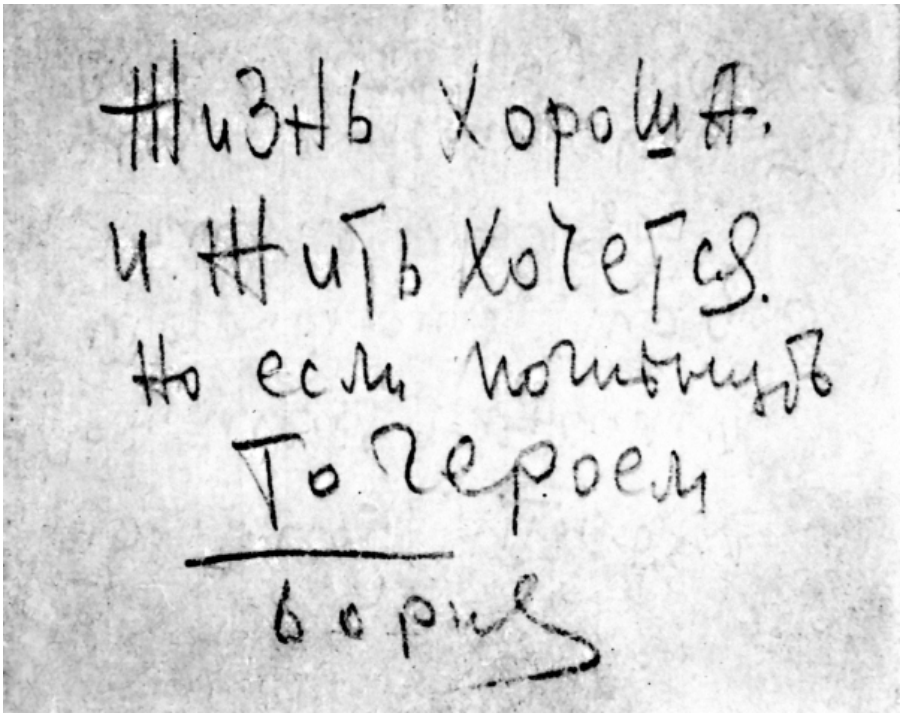
Командир 109-го ГвШАП Макар Алексеевич Солодилов

Герой битвы за Москву ст. л-т Б.Г. Мошенец из 74-го ШАП незадолго до гибели. Б.Г. Мошенец отличился под Москвой при ударах по мотомехколоннам противника и аэродрому Орел-Западный в октябре 1941 г. Будучи опытным ведущим, Мошенец неоднократно лидировал группы штурмовиков при вводе в бой вновь прибывших маршевых штурмовых авиаполков, не имеющих боевого опыта

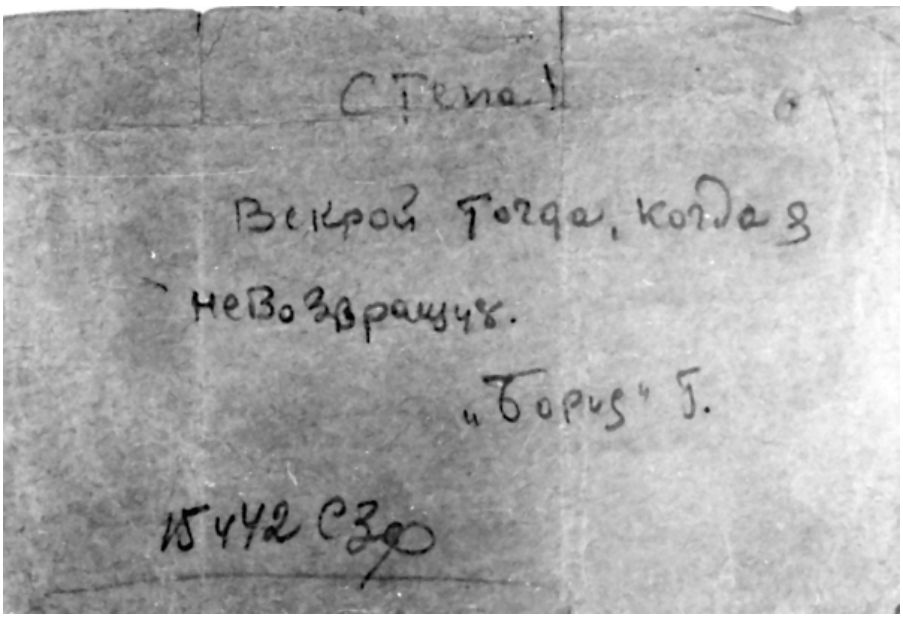


Сталина!
Если я погибну, что знай ты, мой
мой лучший друг, мой комиссар.
Если освободят мою территорию что дай
знать моим родным что я умер за-
такого-то числа. Прошу гражданской почет
героя. Осталось уверен что враг будет
разбит, мы победим. За наше
прогрессивное человечество.
Мой адрес: УССР. Черниговская область.
Мало-Девицкий район с Грабов.
Мошенец Митрофану Иосифов.
До свидания. Будь здоров. Живи.
15.4.42. С.З.Ф. Твой друг (Борис) Б. Мошенец.

Текст письма ст. л-та Мошенеца, оставленного своему другу перед боевым вылетом 15 апреля 1942 г. Аэродром Градобить, Северо-Западный фронт


Жизнь хороша.
и жить хочется.
но если погибнуть
то героем
борис

Надпись на обороте фотографии


Степа!
Вскрой тогда, когда я
не возвращусь.
„Борис" Б.
15/4/42 СЗФ

Надпись на конверте

notes

Примечания

1

Лит. обработка Игоря Жидова. Особая благодарность Светлане Спиридоновой, Илье Прокофьеву и Олегу Растренину.

2

Лит. обработка Игоря Жидова. Набор текста С. Спиридоновой. Примечания – И. Жидова, О. Корытова, О. Растренина.

З

Батиевский Алексей Михайлович

Родился 12.03.1921 в с. Городище, ныне Чернухинского района Полтавской обл., в семье крестьянина. Украинец. Член КПСС с 1944 г. Окончил учительский институт в г. Лубны Полтавской обл. В ВМФ с 1940 г. Окончил Военно-морское авиационное училище в 1943. Заместитель командира эскадрильи 35-го штурмового авиационного полка (9-я штурмовая авиационная дивизия, ВВС Балтийского флота) старший лейтенант Батиевский к середине октября 1944 г. совершил 130 боевых вылетов, взорвал 6 складов с боеприпасами, 16 дзотов, уничтожил 7 полевых орудий и 5 минометных батарей. Звание Героя Советского Союза присвоено 06.03.45.

В 1945 г. окончил Высшие офицерские курсы ВВС ВМФ, в 1950-м – Высшие офицерские летно-тактические курсы. С 1957 г. подполковник Батиевский – в запасе. Живет в Москве. Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, 2 орденами Красной Звезды, медалями. Герой Советского Союза.

4

«Евстафий» – русский линкор додредноутного типа (1911–1919). Во время Первой мировой войны – флагман Черноморского флота. 23 ноября 1904 года заложен на эллинге Николаевского адмиралтейства, спущен на воду 3 ноября 1906 года, вступил в строй 28 мая 1911 года. С марта 1918 года находился в Севастополе, где 1 мая 1918 года был захвачен германскими силами, а 24 ноября 1918 года англо-французскими войсками и 22–24 апреля 1919 года по приказу английского командования взорван и выведен из строя. В 1922 году сдан Комгосфонду для демонтажа и разделки на металл и 21 ноября 1925 года исключен из списков РККФ.

5

История авиационного минно-торпедного военного училища им. Леваневского началась в 1939 году. Тогда на базе авиационной школы создали военное училище, которое готовило летчиков и штурманов для военной авиации флотов СССР. Учебное заведение просуществовало 20 лет, подготовив за это время более 6000 авиаторов. Училище прекратило существование в 1959 году, во время военной реформы. На его базе создали 33-й центр подготовки морских летчиков для ВМФ СССР.

6

За свою историю учебное заведение много раз меняло свои названия и места базирования:

– офицерская школа морской авиации – 28.07.1915 год;

– Петроградская школа морской авиации – август 1917 год;

– перебазирование в Ораниенбаум Петроградской школы морской авиации – 21.08.1917 год;

– Петроградская школа морской авиации – 18.01.1918 год;

– перебазирование в Н. Новгород – сентябрь 1919 год;

– Школа морской авиации – 8.07.1918 год;

– перевод Школы морской авиации в Самару – 22.10.1918 год;

– школа переходит в Севастополь – январь – февраль 1922 год;

– Высшая военная школа морской авиации – 1923 год;

– Военная школа морских летчиков – 20.02.1925 год;

– школе присваивается звание имени Сталина – март 1930 год;

– перевод школы в г. Ейск – май 1931 год;

– Военно-морское авиационное училище имени Сталина – 14.04.37 год;

– училище перебазируется в г. Моздок – сентябрь 1941 год;

– перебазирование в с. Борское Куйбышевской области – август 1942 год;

– возвращение на основное место базирования – в г. Ейск – 1944 год;

– Ейское ордена Ленина военное авиационное училище имени Сталина – 10.07.1956 год;

– Военное ордена Ленина авиационное училище летчиков ВВС имени Сталина – 8.10.1957 год;

– Ейское ордена Ленина высшее военное авиационное училище летчиков имени Сталина – 23.05.1959 год;

– Ейское ордена Ленина высшее военное авиационное училище летчиков – 30.12.1961 год;

– Ейское высшее военное авиационное ордена Ленина училище летчиков – 4.01.1963 год;

– Ейское высшее военное авиационное ордена Ленина училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В.М. Комарова – 30.05.1967 год;

– филиал Качинского высшего военного авиационного училища имени А.Ф. Мясникова в г. Ейске – 9.09.1992 год;

– филиал Краснодарского ВВАУ имени А.К. Серова – 10.03.1995 год;

– Ордена Ленина имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В.М. Комарова филиал Краснодарского высшего военного авиационного училища – 8.08.1995 год;

– Ордена Ленина имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В.М. Комарова филиал Краснодарского военного авиационного ордена Дружбы народов института – 6.10.1998 год;

– Ордена Ленина имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В.М. Комарова филиал Военно-воздушной Краснознаменной ордена Кутузова академии имени Ю.А. Гагарина – 31.08.2000 год.

7

Николай Герасимович Кузнецов родился 11 (24) июля 1904 в селе Медведки Архангельской области, умер 6 декабря 1974 г. Адмирал Флота Советского Союза, в 1939–1947 и 1951–1955 возглавлял советский ВМФ (как народный комиссар Военно-морского флота (1939–1946), военно-морской министр (1951–1953) и главнокомандующий). Член ЦК ВКП (б) в 1939–1956 гг., депутат Верховного Совета СССР 2-го и 4-го созывов. Так как ВМФ составлял отдельный наркомат и не подчинялся приказу Тимошенко и Жукова от 21 июня 1941 года о недопустимости «поддаваться на провокации», Кузнецов смог своим приказом от того же числа привести все флоты и флотилии в состояние боевой готовности. В результате 22 июня, в день нападения Германии, ВМФ не потерял ни одного корабля и ни единого самолета морской авиации, а ответил противнику организованным огнем.

8

Илья Павлович Мазурук (родился 7 (20) июля 1906 г., умер 2 января 1989 г.) – советский полярный летчик, Герой Советского Союза, генерал-майор авиации. В 1928 году окончил Ленинградскую, в 1930 году – Борисоглебскую школу летчиков. Служил в строевых частях ВВС. В 1930–1938 годы, командуя отрядом Гражданского воздушного флота, одним из первых освоил дальневосточные воздушные трассы, в том числе на Сахалин и Камчатку. С 1936 года летал в Полярной авиации. В 1937 году в качестве командира самолета ТБ-3 участвовал в высадке первой дрейфующей научной станции «Северный полюс-1». За мужество и героизм, проявленные при выполнении этого задания, Мазуруку Илье Павловичу 27 июня 1937 года присвоено звание Героя Советского Союза. В 1938–1947 годах – начальник управления Полярной авиации Главсевморпути. В 1939 году окончил курсы усовершенствования командного состава при Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского. Участник советско-финляндской войны – в должности командира бомбардировщика ТБ-3; выполнил несколько боевых вылетов. Участник Великой Отечественной войны. С июля 1941 года – командир авиационной группы ВВС Северного флота. С 1942 года – начальник Красноярской воздушной трассы. С 1943 года – командир 1-й перегоночной авиационной дивизии, руководил перегоночной трассой АЛСИБ. В 1947–1953 годах – заместитель начальника Научно-испытательного института ГВФ. С 1953 года – в отставке. Работал в Главсевморпути, совершил 254 полета на дрейфующие станции. В 1955–1956 годах – командир летного отряда первой морской экспедиции в Антарктиду. В январе 1956 года первым осуществил посадку самолета Ан-2 на вершину айсберга в Антарктиде.

9

Экипаж 7-го ГШАП БФ: мл. лейтенант Медянкин Алексей Михайлович и мл. сержант Пышненко Василий Ионович 18.03.44 сбит ЗА над Финским заливом.

10

26.05.1944 в районе Тана-фьорд погибли три экипажа самолетов А-20 9-го МТАП СФ, в том числе и экипаж Гнетова Петра Яковлевича.

11

35-й штурмовой Таллинский Краснознаменный ордена Ушакова авиационный полк ВВС ВМФ.

Командиры полка:

полковник Александр Семенович Петров 11.42–01.09.43;

капитан, майор Даша Ибрагимович Акаев 01.09.43–26.02.44;

подполковник Василий Петрович Кузьмин 08.03.44–09.44;

майор Иван Федорович Суслин 09.44–11.47.

Сформирован приказом наркома ВМФ СССР № 01089 от 24.11.42 г. при ВМАУ им. Леваневского в г. Безенчук Куйбышевской области. Состав полка состоял из числа курсантов ВМАУ им. Леваневского. Тренировочные полеты были закончены к февралю 1943 г., и полк перелетел на аэродром Богослово. Вошел в состав ВВС КБФ.

К середине июня 1943 г. полк был готов к боевым действиям и 17.06.43 г. перелетел на аэродром Каменка. Входил в состав 9-й шад ВМФ.

22.06.43 г. полк получил первое боевое задание: нанести бомбоштурмовой удар по аэродрому противника Городец. 19.07.43 г. полк получил боевое распоряжение готовиться к Синявинской операции. 22.07.43 г. в 4.00 начало боевой деятельности по Синявинским высотам и станции Мга.

В январе 1944 г. участвовал в операции по полному снятию блокады города Ленинграда. Наносил бомбоштурмовые удары и осуществлял поддержку наземных войск в районе Арбузово и Ропша.

В феврале 1944 г. действовал в районе Нарвы и Балтийского моря.

26.05.44 г. полк перелетел на аэродром Кёрстово. Задачи полка в этот период: уничтожение противника, бомбоштурмовые удары по кораблям в Нарвском, Финском и Выборгском заливах, на Чудском озере, участие в Выборгской операции.

Указом Президиума ВС СССР от 31.05.44 г. полк награжден орденом Красного Знамени.

В августе – сентябре 1944 г. наносил удары по противнику в Финском заливе, по Тарту – Нарвскому направлению, Чудскому озеру.

После освобождения Нарвы полк увеличил радиус действия, подвешивая дополнительные топливные баки – цель Таллин. После взятия советскими войсками Раккверe – Таллин – Тарту и Пярну, 30.09.44 г. полк перебазировался на аэродром Пярну для участия в боях за Моонзундский архипелаг.

14.12.44 г. полк перелетел на остров Эзель, аэродром Кагул, где находился в течение трех месяцев. Задачами полка в этот период являлись разведка Балтийского моря, поиск подводных лодок и их уничтожение.

22.03.45 г. перелетел на занятые советскими войсками аэродромы противника.

27.03.45 г. половина полка базировалась на аэродроме Эльбинг в Восточной Пруссии. Задача: бомбоштурмовые удары по районам Данцига и Кенигсберга. В это время полк входил в состав 3-й ВА.

С 12 по 25.04.45 г. наносил бомбоштурмовые удары по кораблям противника и порту Хель.

24.04.45 г. полк получил задание на поддержку десантной операции в Пиллау. В это время награжден орденом Ушакова 2-й степени.

В ноябре 1947 г. 35-й ШАП расформирован, часть личного состава и материальной части передана в 7-й гшап ВМФ.

12

Под удар попала KG1.

13

По-видимому, речь идет о капитане Потапове Петре Ивановиче, летчике 47-го ШАП ЧФ, 3.4.1944 года не вернувшемся из полета.

14

Лидия Ивановна Шулайкина (28 марта 1915 года – 15 июля 1995 года) – единственная женщина-штурмовик в морской авиации. В апреле 1944 г. окончила Саранское 3-е Военно-морское летное училище, воевала в составе 7-го ГПШАП ВВС КБФ (57-й ШАП ВВС КБФ). Совершила 36 боевых вылетов с 26 августа 1944-го по 9 мая 1945 года. Потопила 3 транспорта, сторожевой катер и шаланду. Войну закончила в звании старшего лейтенанта. 1 октября 1993 года Лидия Шулайкина была удостоена звания Героя Российской Федерации.

15

Пилот мл. лейтенант Мирошниченко Петр Петрович и стрелок мл. сержант Кремков Николай Нилович погибли на вынужденной посадке в Финском заливе 21.8.44 г.

16

В 35-м ШАП погибли два летчика с фамилией Кузнецов.

17

26.02.1944 г. не вернулись со штурмовки аэродрома Ракквере экипажи:

1. Комполка майор Акаев Даша Ибрагимович, капитан Трохачев Александр Фролович.

2. Комэск-1 майор Реутов Григорий Филиппович, лейтенант Онуфриенко Михаил Семенович.

3. Лейтенант Голиков Константин Николаевич, мл. лейтенант Логвинов Александр Федорович.

4. Мл. лейтенант Давиташвили Владимир Семенович, лейтенант Шутько Александр Тимофеевич.

5. Мл. лейтенант Никулин Николай Гаврилович, мл. сержант Новоселов Михаил Иванович.

18

15.01.1944 г. не вернулись три экипажа. Один из них: капитан Балицкий Константин Марьянович и лейтенант Юлиш Израиль Моисеевич. Оба освобождены из плена.

19

Нормальный полетный вес самолета Ил-2 АМ-38ф с НС-37 отличался от Ил-2 АМ-38ф на 130–140 кг в зависимости от серии. – *О. Р.*

20

Стрельба из НС-37 с Ил-2 была принципиально несинхронной при любых вариантах регулировки системы управления, так как она была пневматическая, плюс капсюль ударного действия. Синхронность можно было бы обеспечить в случае перехода на электрическую систему управления стрельбой и капсюль с электрическим воспламенением.

При стрельбе из двух пушек после очереди 4–6 снарядов самолет терял в скорости 30–50 км/ч. Самолет «клевал» носом и сбивался с линии прицеливания. Поэтому в цель попадали только первые 2–3 снаряда, а остальные шли с недолетом.

Двухместный Ил-2 был неустойчив в продольном отношении в большей степени, чем одноместный, и в силу этого стрельба из НС-37 сказывалась на полете самолета значительно сильнее и рассеивание при стрельбе было большим.

По сравнению с Ил-2 с пушками ШВАК или ВЯ-23 Ил-2 с НС-37 действительно обладал большей инертностью, ухудшенной маневренностью и управляемостью, особенно на больших скоростях.

При углах пикирования более 35° при стрельбе из НС-37 самолет стремился увеличить угол пикирования. Просадка на выводе из пикирования увеличилась.

Из-за сильной отдачи НС-37 летчики опасались, что в случае длинной очереди крыло может не выдержать и разрушиться. И такие случаи отмечаются в документах.

В НИИ АВ при испытаниях пушки НС-37 на Ил-2 установили, что на некоторых самолетах после 1500–3000 выстрелов нарушалась прочность заклепочных швов, связывавших переднее крепление пушечной установки с лонжероном и нервюрами крыла. Это приводило к ослаблению жесткости установок и их перемещению относительно крыла во время стрельбы с последующим разрушением силовых элементов крыла. – *О. Р.*

21

Ил-10, превосходя Ил-2 по летным данным, по боевой эффективности оказался хуже Ил-2. – *О. Р.*

Точность прицеливания с ВВ-1 была хуже, чем ПБП-1б, что неоднократно показано на испытаниях в НИИ ВВС, НИП АВ, ВАКШС ВВС.

Чтобы исключить травмы при вынужденных посадках, был разработан и складывающийся кронштейн к нему.

Основная причина перехода на ВВ-1 – потребность в более простом в обращении прицеле для слабо подготовленных летчиков, плюс атаки с бреющего полета не давали возможность правильно воспользоваться ПБП-1б, летчики не успевали выполнить все операции, поэтому и стреляли на глазок. Требовалось уменьшить время прицеливания – отсюда и появился механический прицел.

Коллиматорный прицел ПБП-1б заменили механическим кольцевым визиром ВВ-1 конструкции Г.К. Васильева (СКО завода № 18) с лета 1942 г. – *О. Р.*

Прицел состоял из мушки в виде кольца, укрепленной на капоте мотора, и упредительных эллипсов, нанесенных на переднем стекле фонаря кабины летчика. На капот самолета наносилась и специальная разметка, обеспечивающая прицеливание при бомбометании с горизонтального полета с высот до 300 м.

Осью прицела являлась прямая, соединяющая перекрестие сетки на бронекозырьке и центр кольца мушки. Поскольку бронекозырек имел наклон, то эллипсы представлялись глазу летчика в виде окружностей – упредительных колец.

Прицеливание производилось летчиком на глаз по упредительным кольцам, которые являлись масштабом для угла упреждения.

Среднее время, необходимое летчику для осуществления прицеливания с помощью ВВ-1, было примерно в 1,5–2 раза меньше, чем у прицела ПБП-1б. – *О. Р.*

24

В тренировочных полетах в районе аэродрома Богослово погибли экипажи:

16.3.43 г. – пилот сержант Симонович Хоца Давидович;

8.5.43 г. – пилот сержант Чумачков Илья Федорович, стрелок мл. сержант Кладько Михаил Сергеевич;

8.5.43 г. – пилот сержант Белый Николай Андреевич, стрелок мл. сержант Семенец Андрей Мефодьевич;

9.6.43 г. – пилот капитан замполит Никифоров Дмитрий Максимович, стрелок сержант Коряжкин Константин Гаврилович.

25

Истребительный вариант Ил-2 – самолет Ил-2-И или И-Ил-2, строился по Постановлению ГОКО от 17 мая 1943, которое предусматривало постройку на заводе № 1 «50 самолетов Ил-2 с мотором АМ-38ф в истребительном одноместном варианте». Это обычный серийный Ил-2 в одноместном варианте с улучшенной аэродинамикой, без бомболюков, ШКАС и РО. Крыло обычное, не стрелка. Вооружение состояло из двух пушек ВЯ-23 с боекомплектом по 150 снарядов на ствол. Бомбардировочное вооружение только на внешней подвеске.

Государственные испытания Ил-2-И проходили в сентябре 1943 г. Улучшение летных данных Ил-2-И в сравнении с серийными штурмовиками оказалось незначительным.

Вертикальная маневренность не оставляла никаких шансов выжить в бою с истребителем любого типа. За один боевой разворот самолет набирал всего 380 м. Несмотря на то, что Ил-2-И мог зайти в хвост немецкому истребителю Bf. 109G-2 уже на третьем вираже, «немец» мог «свободно выйти из-под атаки дачей газа».

В Акте утверждения результатов испытаний отмечалось: «Самолеты Ил-2-И могут быть использованы для борьбы только с некоторыми типами бомбардировочных и транспортных самолетов противника, имеющих сравнительно небольшие скорости….Вести активную борьбу с истребителями противника самолет Ил-2-И не может». Из этого следовало, что Ил-2-И в качестве истребителя бомбардировщиков и транспортных самолетов явно не состоялся, а все главные достоинства «чистого» штурмовика потерял.

Командующий ВВС маршал А.А. Новиков наложил резолюцию: «…считать, что дальнейшая постройка Ил-2-И в варианте истребителя и установка мотора АМ-42 на истребительный вариант Ил-2 нецелесообразна».

Все построенные Ил-2-И АМ-38ф были отправлены на фронт и распределены в штурмовые авиаполки по одному-два самолета. Судя по документам, в полках применения ему не нашлось. – *О. Р.*

Увеличение стреловидности по передней кромке крыла было сделано для улучшения устойчивости в продольном отношении, центровка двухместных Ил-2 с обычным крылом была излишня задней – до 33,5-34 %, а с крылом со стрелкой смещалась вперед до 29 %. Улучшалась техника пилотирования и т. д. Двухместный Ил-2М с обычным крылом, при резком выводе из пикирования имел тенденцию к срыву в штопор. – *О. Р.*

27

Экипаж: лейтенант Ладнов Игорь Алексеевич и стрелок рядовой Илясов Иван Павлович погиб 29.10.44 г. на острове Эзель на вынужденной посадке на поврежденном ЗА самолете.

28

Ил-2 с экипажем: лейтенант Борин Евгений Иванович и сержант Фильцев Алексей Трофимович разбился 24.10.1944 г. о камни у н. п. Карела, запад. берег о. Эзель.

29

Экипаж: пилот ст. лейтенант, комзвена Юшкевич Василий Николаевич, стрелок ст. лейтенант, штурман звена Устинов Иван Ефимович погибли 10.9.1943 г. в катастрофе в Финском заливе.

30

Кулаков Петр Яковлевич, ст. лейтенант, заместитель командира эскадрильи 13-го ИАП КБФ, 05.12.1941 года забрал сожительницу и перелетел на И-16 к немцам в Гатчину. Судьба неизвестна. За ним числится сбитый 24.07.41 свой Пе-2 и за финскую войну свой сбитый СБ. Источник: Русский архив, т. 17., ОБД «Мемориал».

31

Самолет с экипажем: пилот мл. лейтенант Чехлотенко Александр Андреевич, стрелок мл. лейтенант Кабанец Яков Максимович сбит зенитным огнем противника в районе Синявино 15.09.1943 года.

32

Явасов Михаил Захарович, мл. лейтенант 12-го ИАП БФ, сбит ЗА 24.4.44 г. над портом Азери.

33

Удальцов Ефим Григорьевич. На время представления к званию Героя Советского Союза заместитель командира эскадрильи 47-го ШАП (11-я ШАД, ВВС Черноморского флота), старший лейтенант. Звание Героя Советского Союза присвоено 06.03.1945 г. С 1947 года капитан Удальцов – в запасе. Жил в Тбилиси. Работал пилотом «Аэрофлота». Погиб в авиакатастрофе 07.12.1973 г. Авиалайнер Ту-104Б № СССР-42503, принадлежащий Грузинскому УГА Тбилисского ОАО «Аэрофлота», выполнял регулярный пассажирский рейс Кутаиси – Москва (Домодедово). На борту находилось 7 членов экипажа и 68 пассажиров. При выполнении захода на посадку в СМУ самолет накренился, задел левым крылом землю, перевернулся, раскололся пополам и загорелся. Погибли 5 членов экипажа и 11 пассажиров. По результатам расследования комиссией установлены причины АП: ошибка экипажа, погодные условия.